

SÜD KÜSTE:

Betriebsräte und Vertrauensleute der  bei mtu



Lehrwerkstatt in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts ...

... und die Ausbildung im Jahr 2009

Zukunft

Die Ausbildung, gut für uns und den Standort

Wir IG Metall Betriebsräte werden alles daran setzen, die jungen Fachkräfte gut unterzubringen und möglichst vielen Jugendlichen bei der MTU auch künftig einen Ausbildungsplatz anzubieten.

Wir feiern in diesem Jahr nicht nur 100 Jahre MTU, sondern auch 90 Jahre

Ausbildung. Eine gute Ausbildung war und ist der Garant für eine sichere Zukunft für unser Unternehmen, die Beschäftigten und ihre Familien. Die Menschen sind wichtig, um unseren Anspruch als Technologie- und Innovationsführer auf dem Markt zu festigen und weiter auszubauen.

Hierzu bedarf es einer guten Auswahl an Auszubildenden, die nicht nur die fachliche, sondern vor allem auch eine hohe Sozialkompetenz besitzen. Denn sie bilden die Jugendlichen nicht nur aus, sie bereiten sie auch auf die Berufswelt vor. Ihr Engagement, ihr Herzblut, ihr Fachwissen und ihre Sozialkompetenz sind die Eckpfeiler für die hochqualifizierten Mitarbeiter von Morgen. Das ist ihre ureigenste Aufgabe, dafür wurden sie vom Betriebsrat mit ausgewählt.

In den letzten Jahren wurden immer mehr Projekte an die Ausbildung, heißt die Ausbilder übertragen, die auch noch „nebenbei“ bearbeitet wurden. Dies muss aus Sicht des Betriebsrates wieder auf ein normales Maß

geschraubt werden. Denn oberste Priorität hat die Ausbildung der Auszubildenden.

Ausbildung - heißt sich stetig weiterzuentwickeln und sich den neuen Herausforderungen der Firma zu stellen und anzupassen. Nichts ist so konstant wie die Veränderung.

Geändert hat sich in der letzten Zeit viel, personell wie auch räumlich. Ein Highlight im letzten Jahr war der Einzug in die neuen Ausbildungsräume im neuen Gebäude 36. Durch diese neuen Flächen konnten die 3 Ausbildungsstandorte der Technischen Zeichner, der Elektroniker und der Industriemechaniker (Geb. 64) zusammengelegt werden. Der Betriebsrat setzt sich schon seit langem für die Ausweitung und die Zusammenführung der Ausbildungsstätten ein und ebnete den Weg für den Erhalt dieser Flächen. Die Einweihung fand letztens im Februar statt.

Am jährlichen Elternabend konnten die Eltern die neuen Räume besichtigen. **Im Gespräch mit dem Betriebsrat zeigten sie sich sehr beeindruckt von den guten Ausbildungsbedingungen, die ihre Töchter und Söhne erhalten.** Neben der Werksführung und der Besichtigung der Ausbildungsräume, in der ihr Sohn oder Tochter untergebracht ist, nutzten die Eltern das Angebot mit dem jeweiligen Ausbilder und Lehrer zu sprechen. Ich (Judith Keller) hatte

am Abend die Gelegenheit den hohen Stellenwert, den die Ausbildung für mich als Betriebsrätin hat, darzustellen. Es war wieder eine sehr gut besuchte Veranstaltung, an der über 200 Eltern von 103 Azubis teilgenommen haben. Die nächste Herausforderung für den Betriebsrat wird die Übernahme der Sommerauslerner sein. Hier wollen wir gemeinsam mit der Firmenleitung gute Lösungen finden, die den angehenden Jungfachkräften ihren beruflichen Lebensweg sichert. Auch die Höhe der Ausbildungsplätze, die in 2010 angeboten werden, gilt es mit Weitblick auf beiden Seiten zu verhandeln.

Das sichert die Zukunft unserer Kinder.

(ke)



Eröffnung der Lehrwerkstatt im neuen Gebäude 36

Wertschätzung

Ein IG Metaller geht

„Herr Hoher wir sagen Danke und wünschen alles Gute“



An seinem letzten Arbeitstag wurde Herr Hoher von der gesamten Ausbildung verabschiedet

Ein weinendes und ein lachendes Auge hatten wir vom Betriebsrat, als wir Herrn Hoher Anfang März in den Ruhestand verabschiedet haben. Ein weinendes, weil er uns sehr fehlen wird.

Er widmete 40 Jahre seines Lebens dem MTU-Nachwuchs. Von 7000 Auszubildenden, die in den 90 Jahren Ausbildung eingestellt wurden, hat allein Herr Hoher als gewerblicher Leiter 2000 Auszubildende ausgesucht.

Mit viel Herz und einem immer offenen Ohr war er bei den Auszubildenden und Ausbildern beliebt und weit über die Ausbildungs- und Firmengrenzen geschätzt und anerkannt.

Wenn ein Azubi mal ins straucheln geriet, hat er sich immer auf seinen guten Instinkt und die gute Menschenkenntnis verlassen und gemeinsam mit dem Betriebsrat und der IG Metall Lösungen gefunden, bei denen am Ende ein erfolgreicher Berufsabschluss stand.

Für mich (Judith Keller) und viele Kolleginnen und Kollegen wird er immer im Gedächtnis bleiben, als der, der einem eine Chance gegeben und somit den Start in eine gesicherte Zukunft geebnet hat.

Ein lachendes Auge, weil wir ihm von Herzen seinen wohlverdienten Ruhestand gönnen und wir gemeinsam in Herrn Stocker einen guten Nachfolger gefunden haben.

(ke)



Auf Wiedersehen Herr Hoher

Sicherheit

Schon gewusst, dass...

... die IG Metall einen Schutzschirm für die Auszubildenden zur Übernahme hat?! Übernahme nach der Ausbildung!! Im Jahr 2001 erreichten wir eine 12 monatige Übernahmegarantie.

Folgendes ist geregelt:

Grundsätzlich werden alle Auszubildende nach bestandener Abschlussprüfung für mindestens 12 Monate übernommen. Außer es stehen personenbedingte Gründe dagegen. Der Betriebsrat ist hierüber unter Angabe der Gründe zu unterrichten.

Von der Verpflichtung für die 12 monatige Übernahme kann unter Zustimmung des Betriebsrates abgewichen werden, wenn der Betrieb aufgrund akuter Beschäftigungsprobleme dazu nicht in der Lage ist, oder der Betrieb über seinen Bedarf ausgebildet hat.

Wichtig: Die 12 monatige Übernahme sichert den Auslernern ihre Zukunft.

Punkt 1: Ein Jahr Berufserfahrung in der Tasche

Punkt 2: Möglichkeit Facharbeiterlohn anzusparen und im schlechtesten Fall Arbeitslosengeld auf Basis des Facharbeiterlohnes.

(ke)

Sicherheit

Es geht weiter!

Schutz und Sicherheit für uns und unsere Familien steht bei uns IG Metallern an erster Stelle.

Wir IGM-Betriebsräte sind uns der Verantwortung für die Beschäftigten und deren Familien bewusst. Zusammen mit der IGM haben wir schon viel für die Sicherheit der Arbeitsplätze getan und nehmen auch für die Zukunft die Herausforderungen an, um die Beschäftigung bei der Tognum/MTU für die Menschen zu sichern. Deshalb stehen wir Rotorianer jetzt auch nicht ohne Schutz da. Die Grundlage dafür ist der im Jahr 2005 von der IGM mit der Arbeitgeberseite abgeschlossene Zusatztarifvertrag "Standort und Beschäftigungssicherung". Dieser Tarifvertrag garantiert die Arbeitsplätze bei der MTU am Standort Friedrichshafen. Er garantiert uns unser Einkommen und somit die Existenzgrundlage für uns und unsere Familien. Aufbauend auf diesen Tarifvertrag und mit dem Druck der darin verankerten Beschäftigungssicherung aller MTU'ler konnte der Betriebsrat mit der



Sabrina Rieser und Katharina Kramer
(Technische Zeichnerinnen, 3. Lehrjahr)

"Gerade in der jetzigen wirtschaftlichen Lage sind wir sehr froh, dass die IG Metall uns eine Weiterbeschäftigung von mindestens 12 Monaten sichert. Das ermöglicht uns einen guten Start ins Berufsleben und sichert uns unsere Zukunft!"

Geschäftsführung einen Interessenausgleich zum Betriebsübergang Rotorion abschließen. Der Interessenausgleich hat es uns ermöglicht nach dem Betriebsübergang MTU'ler zu bleiben. Von dieser Möglichkeit haben ca. 430 Kolleginnen und Kollegen Gebrauch gemacht, 22 Stammmitarbeiter und 80 Kollegen mit einem befristeten Arbeitsvertrag sind zu Rotorion übergegangen. Aus heutiger Sicht wird es uns leider nicht gelingen die Kollegen

weiter auf Seite 3



Ralph Henseler, 39 Jahre, seit 20 Jahren in der MTU.

"Zum Glück hat der Betriebsrat, zusammen mit der IG Metall, diesen Schutzschirm im Interessenausgleich fest verankert. Ganz wichtig ist meiner Ansicht nach, das wir beim Betriebsübergang die Wahl hatten MTU'ler zu bleiben. Jetzt muss schnell gehandelt werden. Gerade in der Montage haben wir viele Kollegen ohne Facharbeiterbrief. Qualifizierungsangebote für diese Kollegen müssen ausgearbeitet werden. Der Betriebsrat muss darauf achten, dass bei Stellenausschreibungen mit gleichen Qualifikationsvoraussetzungen, wir von Rotorion eine faire Chancen bekommen, besser noch den Vorzug erhalten."

Fortsetzung von Seite 2

mit einer Befristung in der Tognum/MTU weiter zu beschäftigen. Am 31.03.2009 laufen die meisten der befristeten Arbeitsverträge in der Gelenkwelle aus. Den 22 Stammmitarbeitern, die beim Betriebsübergang auf Rotorion gesetzt haben, muss die Möglichkeit gegeben werden, wieder in die MTU zurückzukehren. Es darf Ihnen nicht zum Verhängnis werden, dem Management und an eine Chance für die Gelenkwelle hier am Standort Friedrichshafen geglaubt zu haben. Es wird nicht einfach, aber es wird uns zusammen mit der IGM gelingen, unsere Arbeitsplätze bei Tognum/MTU zu



Alfio La Mela, 59 Jahre, seit 39 Jahren in der MTU

„Jetzt wird einem erst so richtig bewusst, wie wichtig der im Jahr 2005 von der IG Metall abgeschlossene Tarifvertrag „Standort und Beschäftigungssicherung“ ist. Gerade für die Kollegen in meinem Alter ist dies eine heikle Situation. Mit 59 Jahren arbeitslos zu werden? Da muss man kein Prophet sein um zu wissen wo das endet. Über Altersteilzeit oder mit einer anderen finanziellen Brücke sollte man es den älteren Kolleginnen und Kollegen ermöglichen, früher aus dem Arbeitsleben ausscheiden zu können.“

erhalten, einen Arbeitsplatz der uns ein Einkommen auch in Zeiten der Krise sichert. Nicht vergessen dürfen wir die Zuliefererfirmen, Lieferanten und Speditionen in unserer Region, die ihr Geschäft auf Rotorion ausgerichtet haben. Durch die Entscheidung Gelenkwellenproduktion nach Magdeburg/ Haldensleben zu verlagern, ist deren Existenz sehr gefährdet.

Der bei diesen Firmen beschäftigten Menschen bleibt wohl nur noch der Weg zur Agentur für Arbeit. Dieser bleibt uns Rotorianer hoffentlich erspart.

Rotorion gehört nicht zum Kerngeschäft. Der Standort der Gelenkwellenproduktion wird da sein, wo er profitabel ist. Mit diesen Aussagen, im Frühjahr 2008 von dem Vorstandsvorsitzenden Herrn Volker Heuer, war die Zukunft und das Schicksal der Gelenkwellenproduktion am Standort Friedrichshafen besiegelt. Ein Jahr später, genau am Mittwoch den 25.02.2009 wurde der Aufsichtsrat darüber informiert, dass eine Absichtserklärung unterzeichnet werden soll, um zu überprüfen, ob das Gelenkwellengeschäft der Gelenkwellenhersteller IFA und Rotorion zusammengelegt werden kann. Als Grund zu diesem Schritt wird von der Geschäftsführung aufgeführt, dass das PKW-Zulieferergeschäft immer schwieriger wird. Ausschlaggebend zu dieser Entscheidung wird aber wohl, wie so oft, auch hier das liebe Geld gewesen sein. Der Motorenbau erwirtschaftet eine Rendite von 12-15 %, da kann Rotorion mit 4 - 6% nicht mithalten. Das hat wiederum zur Folge, dass Investitionen nur noch beim Motorenbau getätigt werden, für den Gelenkwellenbereich bedeutete dies jedoch ein Sterben auf Raten.

Es nützt nichts, uns über den unglücklichen Auftritt des Managements bei der Infoveranstaltung vom Donnerstag den 26.02. zu ärgern. Es bringt uns auch kein Stück weiter, über den Mietpreisspiegel oder die

Lebensmittelpreise von Magdeburg und Umland zu diskutieren. Der Blick der Rotorianer muss jetzt nach vorne gerichtet sein. Jede Veränderung bedeutet auch eine neue Chance für die Zukunft.

(hei)



Patrick Ringle, 43 Jahre, seit 13 Jahren in der MTU

„Nur der Betriebsrat und die IG Metall haben hier mein vollstes Vertrauen. Jetzt sind kühle Köpfe gefragt. Es muss gelingen den Kolleginnen und Kollegen bei der MTU hier in Friedrichshafen eine Alternative zu Ihrem jetzigen Arbeitsplatz bei Rotorion zu bieten. Wir wussten es ja irgendwie alle. Trotzdem hat uns die Nachricht, das die Gelenkwelle nach Haldensleben verlagert wird, hart getroffen.“

Schutz und Sicherheit

Seit Generationen für die Sicherheit der Arbeitsplätze

Teil 1: Von der Firmengründung bis in die 50er- Jahre

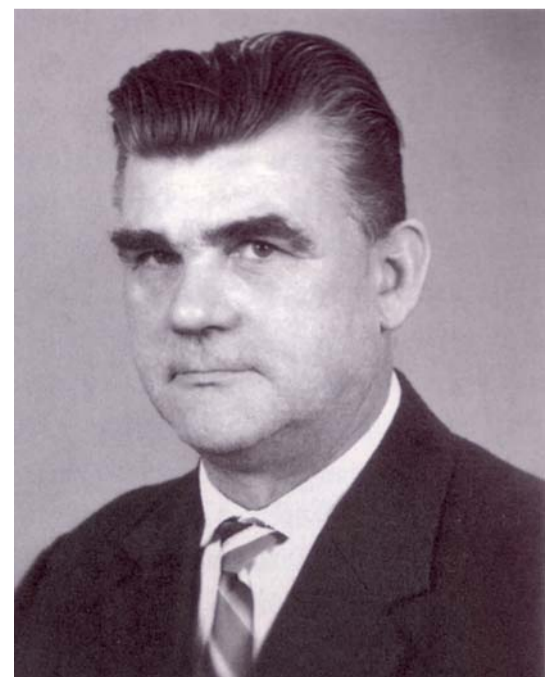
Drei Männern ist es zu verdanken, dass im Jahre 1948 die Demontagepolitik der Siegermächte nicht zu einem Ende des Maybach-Motorenbaus geführt hat: Dem Betriebsratsvorsitzenden Karl Hänslers, Jean Raebel und Karl Maybach.

Maybach und Raebel sollten durch „Säuberungsmaßnahmen“ ihre Stellung verlieren. Der Betriebsrat wurde aufgefordert Vorschläge für die Nachfolge machen. Schuld, dass keine Vorschläge kamen, sei „der große Kreis untätiger Anhänger von Herrn Dr. Maybach und zwar nicht nur im Betrieb selbst, sondern auch

bei den Gewerkschaften“. In einer Betriebsversammlung verteidigte sich der Betriebsratsvorsitzende gegen die schweren Vorwürfe von Gouverneur Merglen, die Mitglieder des

weiter auf Seite 4

Bild rechts: Karl Hänslers, Betriebsratsvorsitzender von Dez. 45 bis April 53, bewies Zivilcourage: die französische Besatzungsmacht verlangte, dass die Geschäftsführung des Maybach-Motorenbaus, wie bei der Zahnradfabrik zurücktreten sollte. Der Betriebsrat und die Belegschaft wehrte sich aus gutem Grund vehement dagegen (siehe Text)



Fortsetzung von Seite 3

Betriebsrats handelten hinter dem Rücken der Belegschaft. Der Betriebsrat habe in Sorge um die Zukunft stets an das Produkt gedacht. Zu solchen Produkten brauche man aber schöpferische Köpfe. Außerdem forderte er die Lizenzen zurück, damit man weiterarbeiten könne. Die Belegschaft sprach dem Betriebsrat das Vertrauen aus. Die Totaldemontage wurde in eine Teildemontage umgewandelt.

Ohne die Leistung unserer großen Konstrukteure im Geringsten schmälern zu wollen waren es auch immer wieder die Menschen, die Belegschaft mit ihrer Interessensvertretung, die durch Tatkraft und Ideen die Sache voran gebracht haben. Sei es vor 100 Jahren durch die große Volksspende, sei es beim Wiederaufbau und der Verhinderung der totalen Demontage nach dem 2. Weltkrieg oder jetzt, wo die Solidarität von uns allen gefordert ist.

Aber zurück zu den Anfängen:

Vorgeschichte oder Glück im Unglück: Am 5. August 1908 verbrannte das Luftschiff LZ4 bei einer Zwischenlandung in Echterdingen. Damit stand Graf Zeppelin vor dem finanziellen Ruin. Die Rettung kam vom deutschen Volk: Hunderttausende, die von seiner Idee begeistert waren, spendeten spontan. Innerhalb weniger Wochen kamen 6,25 Mill. Goldmark zusammen. Die Arbeit konnte weitergehen! Der „Luftschiffbau Zeppelin“ wurde gegründet. Mit dem restlichen Teil der Spende wurde in die Zeppelinstiftung eingebracht, die heute von der Stadt Friedrichshafen verwaltet wird. Am 23. März 1909 war es dann so weit: die „Luftfahrzeug-Motorenbau-Gesellschaft“ wurde als neue Tochter des „Luftschiffbau Zeppelin“ aus der Taufe gehoben. Bereits im Dezember wurde der erste von Karl Maybach konstruierte Luftschiffmotor nach 8-stündigem Probelauf abgenommen.

1914 nach Ausbruch des 1. Weltkriegs wurden viele der jetzt etwa 200 Mitarbeiter zum Militärdienst eingezogen. Ein enormer Arbeitskräftebedarf führte zur Anwerbung und zum Anlernen von Frauen. Die Anlernwerkstatt bildete gewissermaßen den Grundstein für die 1919 gegründete Maybach-Lehrwerkstatt. Mit Verabschiedung des Hilfsdienstgesetzes 1916 wurden viele Arbeiter direkt aus dem Schützengraben weg zur Arbeit in Friedrichshafen zwangsverpflichtet, ohne vorher noch einmal ihre Familien besuchen zu dürfen. Der Motorenbau beschäftigte 1917/1918 außerdem noch russische und italienische Kriegsgefangene. Mit höheren Löhnen als in anderen Firmen der Region und mit Familienzulagen warb die Firma ebenfalls um Arbeitskräfte.

Die offizielle Arbeitszeit im Maybach-Motorenbau lag 1917 bei 60 Wochenstunden d. h. ein 10-Stunden-Tag von Montag bis Samstag, dazu kamen die Überstunden.



Jeder Mitarbeiter, der sich beim „Motorenbau“ zurückgemeldet hatte, mußte zunächst vier Wochen „Steine Klopfen“ und Schutt wegräumen

Herr Administrateur Knipper an die Direktion der Firma Maybach
5. August 1948.

Die Entscheidung der Alliierten, die Maschinen zu Reparationszwecken abzuliefern, aufträgt die Schliessung der Werke Maybach-Motorenbau innerhalb der kürzesten Frist und jede produktive Arbeit muss am 7. August aufhören.

Sie müssen hier
1) das für die Erledigung der laufenden Arbeiten notwendige Verwaltungspersonal.
2) eine Anzahl von ungefähr 100 Personen zur Durchführung der Säuberungsarbeiten und der Demontage der Maschinen, sowie das Wachpersonal und die verschiedenen Abteilungen zur allgemeinen Instandhaltung Weiterhalten.
Sie müssen ebenfalls die Fahrbereitschaft und die der Firma gehörenden Transportmittel behalten.

Sie wollen mir bitte eine Liste des gesamten Personals, das Sie auf Grund der Stilllegung des Werkes zu entlassen gezwungen sind, vorbereiten, damit wir bei der Militärregierung und dem Arbeitsamt die Wiedereinstellung dieses Personals unter den bestmöglichen Bedingungen vornehmen können.

Hochachtungsvoll
gez.: Knipper
Administrateur

Abschriften aus Originalbriefen von 1948

Ständige Preissteigerungen führten zu Reallohnverlust, dazu kam eine große Wohnungsnot.

Ab 1916 traten auch die „Maybächler“ mehrfach für Lohnerhöhungen ein. Auf einer Betriebsversammlung am 13. Jan. 1917 wurden z.B. Mindestlöhne von 70 Pfg. für gelernte Arbeiter, 45 Pfg. für Arbeiterinnen, Zuschläge für Akkordarbeit usw. gefordert. Mehrfach verweigerten die Beschäftigten daraufhin die Überstunden und traten die Arbeit verspätet an,



Während des ersten Weltkriegs wurden zunehmend Frauen bei Maybach angelernt, um die eingrückten Facharbeiter zu ersetzen. (Aufnahme von 1917)

12. August 1948

Sehr geehrter Herr Dr. Maybach!
Die Ereignisse überstürzen sich hier derart, dass es ganz unmöglich ist, Sie laufend so zu unterrichten, wie wir dies an sich gerne möchten. Wir wollen versuchen, Ihnen nachstehend einen Überblick in grossen Zügen zu geben, was sich seit dem 5. August getan hat.

§.8.
1) Befehl auf Schliessung der Maybachwerke mit der Weisung, dass jede produktive Arbeit am 7.8. aufzuhören hat (Ihnen zugesandt).
2) Wegen sozialem Elend bitten wir den Administrateur, diese Maßnahme selbst durchzuführen (Ihnen zugesandt).
3) Anschliessend Bitte des Administrateurs an den gesamten Betriebsrat, ihm Leute für die Demontage zu benennen, der ebenfalls ablehnt.
4) Einberufung einer Betriebsversammlung durch den Administrateur mit Aufforderung an unsere Leute, dass diejenigen beiseite treten sollen, die zur Demontage bereit sind. Kein Mann meldete sich freiwillig. Daraufhin Bitte des Administrateurs, sich am nächsten Tag beim Meister zu melden.
5) Anschliessend Ausgabe der Streikparole durch den Betriebsrat.
6) Der Gouverneur bestellt spätabends Betriebsratsvorsitzer Hänslar, Gewerkschaftssekretär Frick und Herrn Bötter (letzterer kam jedoch, weil mit mir abwesend, erst zum Schluss und wurde dann auf Bitte des Gouverneurs von H.Hänslar/Frick unterrichtet). Wie uns dann H.Hänslar und H.Frick berichteten, habe ihnen der Gouverneur im Surete-Gebäude eröffnet, dass er bereit sei, die vorgesehene Schliessung zum 7.8. zu unterlassen und an den vorliegenden Aufträgen weiterarbeiten zu lassen in der Weise, dass man die Maschinen solange benutzen darf, bis sie von den einzelnen Ländern abgeholt werden, und zum Schluss auch noch damit zu rechnen sei, dass im Werk gewisse, nicht zugestellte Maschinen verbleiben unter der einen Bedingung, dass der Streik sofort durch die Herren abgelassen werde.

Um die Werksschließung und die Demontage zu verhindern, rief der Betriebsrat zum Streik auf. Zur damaligen Zeit, nicht ungefährlich

um Druck auf die Geschäftsleitung auszuüben. Nach Intervention des Deutschen Metallarbeiterverbandes versprachen die Beschäftigten aber, das Ende der Verhandlungen abzuwarten, die schließlich zu beträchtlichen Lohnerhöhungen führte.

1918, kurz vor Kriegsende am arbeiteten über 10 000 Menschen in den Friedrichshafener Metallbetrieben, 3601 bei Maybach, davon 763 Frauen. Bei Kriegsende wurde diese Zahl rigoros auf 844 Männer reduziert. Zur Erfüllung des Waffenstillstandsabkommens mussten Flugmotoren und Prüfstände vernichtet werden. Ende 1919 waren es noch 485 Arbeiter, die sich mit Reparaturen von Autos und Maschinen und kleinen Motoren für Mars-Motorräder als Lohnauftrag, über Wasser hielten.

Anfang der 20er-Jahre stieg die Nachfrage von Automobilen, auch Bootsmotoren fanden

weiter auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

zunehmend Absatz. Die Beschäftigtenzahl überschritt die 1000er -Marke um kurze Zeit später wieder auf unter 500 Arbeiter herabgesetzt zu werden. Das Produzieren so großer und luxuriöser Wagen ließ keine Fließbandfertigung zu und schließlich wurde es zum Verlustgeschäft. Das zweite Bein sollte der Bau von Dieselmotoren für die Eisenbahn werden. Die Weltwirtschaftskrise, aber auch unternehmerische Fehlentscheidungen waren der Grund, dass der wirtschaftliche Erfolg ausblieb.

Nach 1933 begann die Reichswehrführung, auf Veranlassung der Nationalsozialisten, mit den Vorbereitungen einer massiven Aufrüstung, bei welcher der Motorenbau eine bedeutende Rolle spielen sollte. Die Wehrmacht bestellte 500 Benzinmotoren für Halbkettenfahrzeuge. Einen Auftrag dieser Größe hat es für den Maybach-Motorenbau seit 17 Jahren nicht mehr gegeben. Die Förderung des Automobils und der Motorisierung war das erklärte Ziel der Nationalsozialisten und so war es nicht verwunderlich, dass die Personenwagenpalette mit seinen halbautomatischen Getrieben für Autos



Nach dem Kriegsende war die Stadt Friedrichshafen zu 70% zerstört. Das Fabrikgelände der Firma Maybach ebenso. Wieder ein mal waren es die Mitarbeiter, vorwiegend Frauen, die den Karren buchstäblich aus dem Dreck zogen.

und Omnibusse, sowie die neuartigen Getriebesysteme für „Schienenbusse“ in deren Focus geriet. Von den steigenden Rüstungsaufträgen profitierte der Maybach-Motorenbau wie andere Rüstungsunternehmen auch. Im Verlauf des Krieges wurden 140 000 Panzermotoren geliefert.

War es 1938 schon schwierig genug Arbeitskräfte zu finden, um die großen Aufträge termingerecht zu erfüllen, erschwerte sich die Lage zunehmend als ab 1939 ein Großteil der Männer eingezogen wurden. Als die Lücken nicht zuschließen waren wurden ab 1942 abermals Frauen in großem Umfang in der Produktion eingesetzt. Qualifizierte Monteure wurden zur Instandsetzung der Panzer als sogenannte Kriegswerkmeister eingesetzt und eingekleidet, blieben jedoch Werksangehörige von Maybach. Im Sommer 1943 erlitt



Nelken zum 1.Mai

Friedrichshafen dann den ersten Luftangriff, aber erst die Zerstörung am 27./28. April und am 20. Juli 1944 veränderte die Lage gänzlich. Im letzten Quartal 1944 waren Stadt und Werk Friedrichshafen zu 70% zerstört. Der Befehl die Produktion einzustellen kam jedoch erst am 22. April 1945. 7 Tage später marschierten die französischen Truppen in Friedrichshafen ein.

Auf Geheiß der französischen Besatzungsverwaltung wurde eine Großreparaturstelle für die Pkw der Besatzer eingerichtet und die ausgelagerten Betriebsteile zurückverlegt, also nicht demontiert, zerstört oder beschlagnahmt und als Reparationsgut abtransportiert. Sollte also doch weitergearbeitet werden? Tausende arbeitslos gewordene schöpften Hoffnung, die sich Ende 1945 zerschlug, als bekannt wurde, dass das gesamte Werk entsprechend dem Pariser Abkommen dem Kontrollrat zur Verfügung gestellt werden sollte. Erst 1949 erfolgte die Autorisierung zur Wiederaufnahme der „zivilen Fabrikation“

(sch-m)

...weitere geschichtliche Meilensteine für Schutz und Sicherheit

- 1878 Gründung von Arbeitervereine
- 1890 Gründung einer Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands
- 1891 Gründung des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes (DMV), die Vorläuferorganisation der IG Metall
- 1892 fand der erste Kongress der Gewerkschaften Deutschlands statt
- 1914 große Streiks der Berg-, Metall- und Werftarbeiter
- 1919 Gründung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes und Verankerung in der Weimarer Verfassung
- 1920 Entstehung des Betriebsrätegesetzes
- 1927 Schaffung der Arbeitslosenversicherung
- 1933 Zerschlagung und Verbot der freien Gewerkschaften durch die Nationalsozialisten
- 1933 - 1945 Verfolgung, Ermordung, Inhaftierung und Hinrichtung vieler ehemaliger Gewerkschaftsmitglieder
- Ab 1945 Gründung vieler Gewerkschaften nach dem Prinzip der Einheitsgewerkschaften
- 1949 Gründung der IG Metall
- 1949 Gründung des Deutschen Gewerkschaftsbundes
- 1951 Mitbestimmungsgesetz
- 1952 Betriebsverfassungsgesetz
- 1954 Erstmals tarifliche Sonderzahlung (Weihnachtsgeld)
- 1955 Urteil des Bundesarbeitsgerichts gegen Frauenlohngruppen
- 1956/57: Streik um die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall
- 1959 5-Tage-Woche im Steinkohlebergbau
- 1962 Erstmals tarifliches Urlaubsgeld



Die junge Demokratie entsteht

Fortsetzung folgt ...

Gerechtigkeit

ERA-Reklamationen: wir sind fast durch

Seit Wochen und Monaten, an jedem Tag im letzten halben Jahr, bearbeiteten IG Metall-Betriebsräte mit Hochdruck die Mitarbeiterreklamationen. Und das mit gutem Erfolg!

Diese Arbeit und auch die der Bewerber der Personalseite hätte sich die Firma sparen können, wenn sie sich gleich mit uns Betriebsräten an einen Tisch gesetzt hätte. Schon 2007 hat der Betriebsrat 400 Reklamationen zum Grundentgelt bearbeitet. Ab 2008 wurden ca.1550 Reklamationen der Beschäftigten von dem Reklamationsteam bis Ende März 2009 abgearbeitet. Jeder Mitarbeiter wird eine Benachrichtigung zu dem Ergebnis seiner Reklamation vom Personalservice erhalten.

In den Reklamationsverhandlungen herrschte ein überwiegend gutes Arbeitsklima. Es waren strittige, aber konstruktive Gespräche, die am Ende immer zielführend waren. Alle Betroffenen, die mit der Bearbeitung beaufschlagt waren, sind bis an die Grenzen ihrer Belastbarkeit gegangen. Das Zeitfenster von Montag 13.00 Uhr - Freitag 13.00 Uhr, dass man sich gemeinsam gegeben hat, spricht für sich. Von den Samstagen gar nicht zu reden. Vielen Dank an dieser Stelle an das Team der Bewerber. Trotz des strengen Plans gibt es noch einiges zu tun. So müssen im Zuge der Reklamationsbearbeitung, 200 Niveaus neu überprüft werden, aber die grosse Reklamationswelle ist vorbei. Wir bitten alle Mitarbeiter, die reklamiert haben um Geduld, bis sie eine Benachrichtigung vom Personalservice bekommen.

(mö/ke)



Leiter der ERA-Projektes auf der Seite des Betriebsrates: Armin Möhle (re) . Dietmar Selg (li), BR-Verantwortlicher zum Theam ERA-Belastungen



Gabi Frank (re) koordinierte alle Termine und die Dokumentation für das BR-Team. Manfred Frank (li) war als Betriebsrat bei zahlreichen Reklamationen beteiligt

Impressum

Herausgeber:

IG Metall-Betriebsräte und Vertrauensleute
in der MTU Friedrichshafen GmbH



Verantwortlich i.S.d.P.:

IG Metall Friedrichshafen-Oberschwaben
Lilo Rademacher

Redaktion:

Heinz Brechtel (bre)
Bodo Heim (hei)
Judith Keller (ke)
Armin Möhle (mö)
Patrick Müller (mü)
Jürgen Pfaffenroth (pfa)
Michael Presser (pr)
Dietmar Selg (se)
Martina Schorrer-Müller (sch-m)
Egon Wolf (wo)
Achim Zinser (zi)

Layout und Gestaltung:

Achim Zinser, Jürgen Pfaffenroth

Anschrift der Redaktion:

Judith Keller, Abt. TKFK2
MTU Friedrichshafen GmbH, Maybachplatz 1,
88048 Friedrichshafen, Telefon 07541 90-3055,
e-mail: Judith.Keller@mtu-online.com

Ausblick zur Betriebsversammlung am 03.04.2009

Versammlungsbeginn: 08:00 Uhr

Unsere Themen sind:

Aktuelle Unternehmenssituation Maßnahmenpaket Statusbericht zu ERA

Die Versammlung findet in der Kantine Werk 1 statt. Es erfolgt eine Live-Übertragung in die Kantine Werk 2, in alle weiteren Versammlungsräume sowie in die Werke nach Duisburg und Hamburg. Für die Diskussion besteht eine Gegensprechmöglichkeit.

Um einen reibungslosen Versammlungsbesuch zu ermöglichen, ruht die Arbeit ab 07:45 Uhr.

MITARBEITER der SPÄTSCHICHT, die zur Betriebsversammlung kommen, melden sich beim Empfang wegen der Zeitgutschrift für die Betriebsversammlung.

Wir bitten die Informationsmöglichkeit zu nutzen und an der Betriebsversammlung teilzunehmen.