

# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

75 OKTOBER-NOVEMBER 1965



# WIR

VON DEN WERKEN DER KNORR-BREMSE



HERAUSGEBER:  
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft  
München/Berlin  
München 13, Moosacher Straße 80

SCHRIFTFLEITUNG:  
Renate Stapf  
München 13, Moosacher Straße 80  
Telefon: 361831

GRAPHIK:  
Willi G. Engelhard  
München 23, Viktoriaplatz 1  
Telefon: 361833

DRUCK:  
Kastner & Callway  
München 8, Weißenstephaner Straße 27  
Telefon: 448307

Artikel ohne Namenangabe: Stapf, München

75  
OKTOBER  
1965

Tagung der Brems- und Kupplungsreferenten	3
OB Vogel besucht die Südbremse	5
Auslandsvertreter-Tagungen bei KB	7
Europas Eisenbahnen auf dem Weg zur automatischen Kupplung	8
Knorr-Bremse auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt	9
Pakistan - Land zwischen Krieg und Frieden	10
Unser Kreuzwort-Rätsel	12
Ohne Bewegungsfreiheit kein Rationalisieren möglich	13
Synthese von Ausbildung und Bildung	14
MWM-Lehrfahrt nach Paris	15
Auch die Volmarsteiner Lehrlinge besuchten Paris	15
Unsere Jubilare	16

„Vertraulich sind die Gehälter, und wir spüren ein Prickeln, wenn wir einen Blick in Gehaltslisten werfen können, in die berufliche Intimität des einzelnen . . . und wie der Mann sein Schlafzimergeheimnis zu hüten weiß, hütet er auch das Maß seiner Leistung, das Gehalt.“

Wir entnehmen diese Zeilen nicht ohne Schmunzeln dem Buch von Dr. Schubart, mit dem bezeichnenden Titel „Das Tabu der Gehälter“. Der Inhalt dieses kleinen aber recht klugen Werkes findet seine Bestätigung in einem Umfrageergebnis des Divo-Institutes. Kürzlich sprach sich die Mehrzahl der weiblichen und männlichen Arbeitnehmer in der Bundesrepublik dafür aus, daß Lohn und Gehalt weiterhin geheim bleiben sollen. Nur ein Drittel der Bundesbürger ist für ein „gläsernes Portemonnaie“. Übrigens nimmt die Neigung, Einkünfte offenzulegen, mit steigendem Einkommen ab. Während bei einem Nettoeinkommen von 400–600 DM 44% der Befragten für Geheimhaltung waren, wollten bei einem Einkommen über 1500 DM schon 69% lieber über ihr Gehalt schweigen.

Nun, ich finde es durchaus normal, daß man die Höhe seines Gehaltes für sich behält. Denn das, was man sich erarbeitet hat, der Lohn, gehört einem ja, ist zu einem Stück persönlichen Eigentums geworden und geht keinen Fremden – außer das Finanzamt – etwas an!

Da wir Menschen sind, finden sich natürlich auch sehr menschliche Gründe für das Schweigen, mit dem wir unser sauer verdientes Geld einhüllen:

Wenn einer „viel“ verdient und darüber spricht, muß er mit dem Neid und der Mißgunst der lieben Mitmenschen rechnen. Also befolgt er klugerweise den Grundsatz „Reden ist Silber, Schweigen ist Gold“ und schweigt über sein Gold. Nach diesem löblichen Motto kann aber auch jener handeln, der „wenig“ verdient. Denn ehe er sich von einem anderen ob seines „kleinen“ Gehaltes bemitleiden läßt, hält er doch lieber den Mund, ja, er setzt vielleicht sogar ein vielsagendes Lächeln auf. Denn jeder Mensch möchte etwas gelten – auch wenn er wenig Geld verdient – und möglichst auch die Bestätigung seines Wertes in den Augen der anderen lesen. Die Achtung und Bewunderung der Mitmenschen braucht man genauso wie das tägliche Brot. Das Brot ist für den Körper da, die Achtung der anderen ist die Nahrung der Seele.

Ich glaube deshalb nicht, daß es erstrebenswert wäre, wenn jeder Arbeitnehmer vom Lehrling bis zum Direktor und seiner Sekretärin am Rockaufschlag bzw. an der Bluse eine Art von Erkennungsmarke tragen würde, auf der in weithin sichtbaren Ziffern die Summe des Verdienstes stünde (ganz abgesehen davon, daß solche Marken an Hundemarken oder ähnliche unmenschliche Plaketten erinnern). Der nächste Schritt wäre ja dann wohl, daß man von dem „800-Mark-Fräulein“ oder dem „2000-Mark-Mann“ spräche, womit der Wert des Menschen – unbehaglicher Gedanke! – nur in Geldzahlen ausgedrückt würde . . .

Aber die Mehrzahl der befragten Arbeitnehmer ist ja gegen einen Gehalts-Striptease. Sie wünscht sich keine transparente Lohntüte. Recht so, denn in einem freien Lande braucht sich nicht jeder Mensch fortwährend über seinen Wert oder „Unwert“ auszuweisen. Er hat das Recht, Dinge, die nur ihn angehen, für sich zu behalten. Das ist seine Privatsache. Genauso wie die Wahl, bei der er frei aber geheim wählt.

Den gläsernen Menschen gibt's nur im Hygiene-Museum, gottlob, denn Menschen aus Glas wären nicht nur kalt, glatt und durchsichtig – also ohne jedes Geheimnis – sondern auch von äußerster Zerbrechlichkeit.

Die Geschäftsführung der Knorr-Bremse GmbH, München, hatte sich für die 3. Septemberwoche viel vorgenommen. Insgesamt vier verschiedene Tagungen waren anberaumt worden, und so manchem Bremser konnte es angesichts der vielsprachigen Gäste erscheinen, als hätte man eine Art „Tag der offenen Tür“ für Bremsenfachleute aus aller Welt veranstaltet . . . Selbstverständlich hing diese besondere Aktivität im Hause Knorr mit der ersten Internationalen Verkehrsausstellung in München zusammen. Man war sich darüber im klaren, daß die IVA viele Persönlichkeiten des Verkehrswesens aus dem In- und Ausland in Bayerns Metropole führen würde, Fachleute, an deren Besuch die Knorr-Bremse interessiert war, so daß der Gedanke einer Einladung in das bedeutende Bremsenwerk auf der Hand lag.



Diese Woche voller Dynamik also begann denn auch mit der wichtigsten Veranstaltung, der

## Tagung der Brems- und Kupplungsreferenten

Diese Konferenz, zu der 25 Eisenbahnverwaltungen aus 18 Ländern ihre Bremsexperten sandten, war ein für alle Beteiligten bedeutendes Ereignis. Noch kaum zuvor war es gelungen, einen so großen internationalen Expertenkreis auf den Sektoren Bremse und Kupplung an einen Tisch zu bekommen . . .

Das 3tägige umfangreiche Programm nahm seinen Anfang am 13. September um 9 Uhr auf dem IVA-Ausstellungsstand der Knorr-Bremse, wo Gastgeber Herr Dir. Vielmetter zusammen mit Herrn Dr. Bodey die Teilnehmer begrüßte. Denn hier, auf der IVA, bestand für die Gäste die beste Möglichkeit, sich am ausgestellten Objekt ihres Themenkreises zu informieren. Unter der fachkundigen Führung von Oberbaurat Pflug, Bundesbahndirektion München, besichtigten die Referenten die Eisenbahnabteilungen der IVA. Dolmetscher übersetzten die Ausführungen ins Englische und Französische. – Höhepunkt dieses Tages stellte denn auch eine Fahrt nach Augsburg mit Europas schnellstem Zug, gezogen von einer E 03, dar. Fahrkomfort und Laufruhe überraschten. Nur an der vorüberfliegenden Landschaft war die hohe Geschwindigkeit zu erahnen.

Der nächste Tag führte die Teilnehmer in den großen Tagungsraum der Knorr-Bremse. Man hatte keine Mühe gescheut, dem Meeting einen würdigen und repräsentativen Rahmen zu geben. Eine Simultananlage war installiert worden, so daß die Zuhörer sämtliche Vorträge und Diskussionen durch Kopfhörer wahlweise in deutscher, englischer oder französischer Sprache verfolgen konnten.

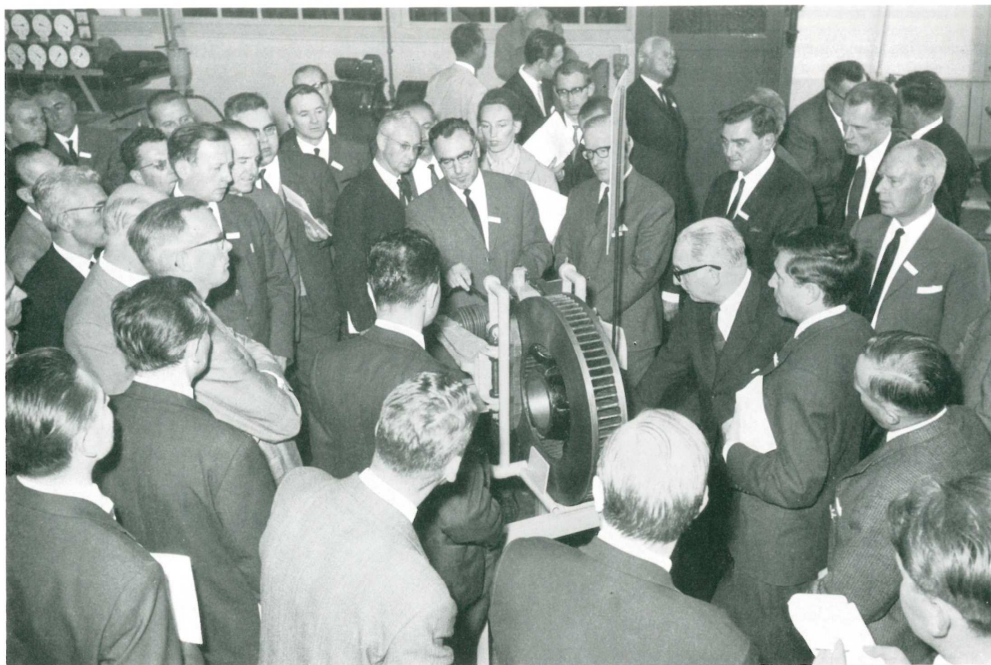
Nach der Begrüßung durch Herrn Dir. Hardy, der den Gästen für ihr Erscheinen dankte und die Bedeutung des Hauses Knorr für die

eisenbahntechnische Entwicklung hervorhob, ergriff Monsieur Laplaiche, Präsident des Bremsunterausschusses der UIC, das Wort. Er beglückwünschte die Veranstalter dazu, die Initiative ergriffen und so die besten Spezialisten und Ingenieure aus den verschiedensten Ländern hier zusammengebracht zu haben.

Und dann begann ein sehr arbeitsreicher und bremsbezogener Tag. Auf dem Programm des Vormittags standen vier Fachvorträge, die sämtlich von Herren der Deutschen Bundesbahn gehalten wurden, und zwar von den DB-Direktoren Kirschstein, Dr. Sauthoff, Dr. Wilke und Schmücker. Der Nachmittag begann mit Vorführungen an den

v. l. n. r. die Herren Dr. Hildebrand, Kirschstein, Burkhardt, Laplaiche, Hardy und Dr. Bodey





Herr Pöllinger erklärt Aufbau und Funktion der Knorr-Scheibenbremse

verschiedenen Prüfständen, um die neuentwickelten Geräte in Betrieb zu zeigen. Auch hier ein anspruchsvolles und gedrängtes Programm, das den Teilnehmern größte Aufmerksamkeit abverlangte und zu dem Herr Dir. Burkhardt entschuldigend meinte, diese konzentrierte Arbeitsweise sei wohl eine typisch deutsche Krankheit ... Schließlich noch ein Vortrag von Herrn Bundesbahn-Oberrat Schmidt über ein im Augenblick besonders interessantes Thema, die automatische Mittelpufferkupplung, über die wir auf Seite 8 gesondert berichten.

Doch um 18 Uhr begann auch für die strapazierten Brems- und Kupplungsreferenten der wohlverdiente Feierabend.

Als Ausgleich, und um auch einmal Zeit für ein gutes, fachliches Gespräch untereinander zu haben, verbrachte man den 3. Tag an einem der beliebtesten Seen in der Umgebung Münchens, am Ammersee. Aber auch hier gleich zu Anfang nochmals ein „Bonbon“ für die Eisenbahner: die Sonderfahrt von München nach Herrsching fand im Dieseltriebzug VT 24.6 statt. Dieser Dieseltriebzug hebt sich bemerkenswert von bisher gebräuchlichen Fahrzeugen dieser Art ab: er hat eine von KB und MAN in Zusammenarbeit mit der Bundesbahn gemeinsam entwickelte „gleisbogenabhängige Luftfederung“. Der Wagenkasten ruht auf vier Gummifederbälgen. Allein schon die Luftfederbälge bewirken, was Lauf und Geräusch betrifft, ein wirklich neues Fahrgefühl. Der Anteil der KB, die gleisbogenabhängige Steuerung der Luftfederung, ermöglicht neben dem gesteigerten Fahrkomfort eine Geschwindigkeitserhöhung in den Kurven von etwa 25%. Ein Pendelsteuergerät – es ist ohne großen Aufwand im Wageninnern installiert – setzt die in einem Gleisbogen auftretende Fliehkraft durch sinnentsprechendes Aufpumpen und Ablassen der Luftbälge in die entsprechenden Neigegrade um, die es dem Zug erlauben, sozusagen in die Kurve gelegt einen Gleisbogen zu durchfahren. Ja, der Kellner eines Speisewagens könnte ohne Risiko ein Tablett mit langstieligen Weingläsern selbst in einer mit hohen Geschwindigkeiten befahrenen engen Kurve servieren ... Die bisher auf den Fahrgast einwirkende Fliehkraft wird teilweise

oder ganz aufgehoben bzw. zum Wagenboden hin abgelenkt; sie ist nicht mehr spürbar für den Fahrgast. Auf der relativ kurzen Strecke von München nach Herrsching (38,3 km) ergibt sich schließlich ein Fahrzeitgewinn von 15 Minuten.

In Herrsching hatte man ein Essen im „Seeheim Wartaweil“ vorbereitet. Und für die Veranstalter war es eine Freude, daß auch

Am Starnberger Bahnhof stand der Dieseltriebzug VT 24.6 für die Gäste bereit



Petrus sie nicht im Stich gelassen hatte: sommerliche Temperaturen ließen die anschließende Schiffsfahrt nach Dießen zum Erlebnis werden. Nach einem Besuch der dortigen alten Barockkirche, einer der schönsten Süddeutschlands, erbaut von dem Münchner Meister J. M. Fischer in den Jahren 1733–1739, fand gegen 18 Uhr die Rückfahrt nach München statt.

Die Tagung der Brems- und Kupplungsreferenten hatte damit ihr Ende gefunden.

Aber viele der Gedanken, die während dieser einmalig ereignisreichen Zeit aufgeworfen worden waren, werden, wenn die Tagungsteilnehmer wieder in ihre Heimat zurückgekehrt sind, dort weiterwirken. In jedem Falle wird man von diesem Treffen der Fachleute aus aller Welt sagen können: es war ein markanter Meilenstein in der Geschichte der Bremse!

Die ehemalige Stiftskirche in Dießen gehört zu den großen Leistungen des deutschen Barock



Im Kasino. V. r. n. l. die Herren v. Bandemer, Dr. Möller, Schmücker und Dr. Sauthhoff



GRÜSS  
GOTT,  
HERR  
NACHBAR!

Zum Besuch von OB Vogel in der Südbremse



Die Bundesrepublik ist ein bürgerlicher Staat. Auch die letzte Wahl hat dies wieder bestätigt. Die beiden großen Parteien führten ja ihren Wahlkampf unter dem bürgerlichen Feldzeichen der Sicherheit ... Und wahrscheinlich, weil die Bundesrepublik so ein bürgerlicher Staat ist, bringt sie auch so viele besonders fähige Bürgermeister hervor.

Namen wie Brauer von Hamburg, Kaisen von Bremen, Reuter von Berlin und Kolb von Frankfurt waren weit über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus bekannt. Genauso wie früher die Namen Goerdeler von Leipzig und Adenauer von Köln ... Sie verkörperten, vielleicht, weil ihre Träger an der Spitze von weltoffenen Großstädten standen, die besten Traditionen deutschen Bürgertums.

Auch heute gibt es wieder eine ganze Reihe von Bürgermeistern, deren Namen mit dem Schicksal ihrer Stadt so eng verknüpft sind, daß man mit Fug und Recht sagen darf: Klett von Stuttgart, Burauen von Köln, Brandt von Berlin und Vogel von München.

Dr. Jochen Vogel ist der jüngste Kapitän am Steuer eines bundesdeutschen Millionensstadt-Schiffes. Aber trotz oder gerade wegen seiner Jugend – die übrigens in der bürgerlichen Bundesrepublik keineswegs eine besondere Empfehlung für Amt und Würden ist wie etwa in den USA – gelang es ihm, das alte Amt der geliebtesten deutschen Stadt, der heimlichen Hauptstadt der Bundesrepublik, mit neuem Sinn zu füllen. Oder auf gut münchenerisch gesagt: Er packte es! Es glückte ihm sogar, die Gunst der mit Gunstbeweisen recht haushälterisch-sparsamen Münchner zu erringen, von denen viele anfangs nicht geglaubt hatten, daß der junge Nachfolger ihres alten „Damerl“ (Wimmer) auch einmal dessen legendäre Popularität erreichen würde. Denn es ist gar nicht so einfach, in das goldene Münchner Herz einzudringen!

Die Popularität von Dr. Vogel ist eine Popularität, die ihm ganz allmählich zugewachsen ist: aus der Achtung erstens vor seinem fundierten Wissen und überdurchschnittlichen

Können und zweitens vor seiner ständigen Bereitschaft, überall dort die Stadt stimmig-gewaltig zu vertreten, wo's gewünscht wird und notwendig ist.

Also kam der OB natürlich auch, als ihn am 19. August die Südbremse rief!

Die Bremse in Moosach war ihm selbstverständlich kein unbekanntes Wesen. Er hatte sie bereits einmal als junger Stadtrat besucht. Doch nun sprach er zum erstenmal in seiner Eigenschaft als Stadtoberhaupt vor der Belegschaft dieses Großunternehmens seiner Stadt. Der äußere Anlaß seines Besuches war die Betriebsversammlung. Und so begrüßte auch Betriebsratsmitglied Kollege Scherer den OB im Namen der Betriebsangehörigen. Als dann Betriebsratsvorsitzender Hartl über die täglichen Probleme der Südbremser sprach, fand er in seinem Gast einen aufmerksamen Zuhörer. Dr. Vogel revançierte sich. Denn genauso wie der Betriebsratsvorsitzende von „seinem“ Betrieb und dessen großen und kleinen Sorgen berichtet, so referierte nun der OB über



Begrüßung. V. l. n. r. die Herren Hardy, Hinkel, Vielmetter, Dr. Vogel und Scherer



In der Farbspritzerei

Im Kasino. V. l. n. r. die Herren Burkhardt, Dr. Vogel, Hartl und Scherer

Beim Werksdurchgang. Der OB zeigte für alles Interesse



die Probleme seines „Betriebes“, der mit 1,2 Millionen „Betriebsangehörigen“ wahrhaftig ein Unternehmen von einmaliger Größe darstellt! Der Oberbürgermeister begann seine Ausführungen mit der Darstellung des wechselseitigen Verhältnisses von Geben und Nehmen, das zwischen der Stadt und seinen Großbetrieben besteht. Der Großbetrieb gibt den Bürgern der Stadt Arbeitsplätze und ist als Steuergeber Nr. 1 für die Stadt lebenswichtig. Die Stadt gibt gewissermaßen als Gegenleistung den Strom, das Wasser und die Verkehrswege und -mittel. So sind Großbetrieb und Großstadt aufeinander angewiesen wie zwei gute Partner. Der OB ging dann noch speziell auf die Verkehrsverbindungen durch die Stadt zur Südbremse ein und zeigte an, wie diese in der Zukunft verbessert werden könnten. – Desweiteren machte Dr. Vogel seine Zuhörer dann mit den vier Kardinalproblemen seines „Großbetriebes“ vertraut: die ständig steigende Einwohnerzahl (Jedes Jahr 25 000 Menschen mehr!), die rapide Zunahme des Verkehrs, das Wachsen der Wirtschaft (schon heute ist München eine größere Industrie-

stadt als Essen oder Düsseldorf und nimmt nach Hamburg und Berlin den 3. Platz unter unseren Industriestädten ein), und die Verpflichtung Münchens als kulturelle Hauptstadt der Bundesrepublik. Dankbarer Applaus belohnte am Ende das Stadtoberhaupt für seine Ausführungen, die alle interessierten mußten, die in der Stadt München leben und schaffen.

Am nächsten Tage folgte dann der OB der Einladung der Geschäftsführung zur Besichtigung des Werkes. Gern wollte er nach dem persönlichen Kontakt mit den Menschen dieses Großbetriebes nun auch deren Arbeitsplätze und -verhältnisse kennenlernen.

Als Hausherr hieß Herr Vielmetter das Oberhaupt der Stadt – in dem die Bremse nach Berlin ihre zweite Heimat gefunden hatte – herzlich willkommen. Von ihm und den Herren der Geschäftsführung, den Direktoren Burkhardt und Hardy sowie Betriebsdirektor Hinkel, fachmännisch geleitet und den Betriebsräten Eckert, Hartl und Scherer begleitet, inspizierte nun Dr. Vogel das Werk. Die moderne Lehrwerkstatt wurde genauso

eingehend besichtigt wie das Modell des Unicuplers – wobei Herr Schmidt als „vorführender Rat“ fungierte – und der Reibungsprüfstand, der Großprüfstand, der U-Bahn-Stand, die Streck-Planiererei, die KE-Ventile und die Farbspritzerei. Zwischendurch ergab sich für die Gastgeber Gelegenheit, den OB über die Firmengeschichte ins Bild zu setzen. Durch zahlreiche sachkundige Bemerkungen, besonders über die Bremsen an der Münchner Straßenbahn, bewies der OB, daß er sich mit dem Thema „Bremsen“ bereits beschäftigt hatte – wahrscheinlich auch im Hinblick auf den Bau seiner U-Bahn ... Er überraschte seine Zuhörer durch manche Frage, wie z. B. die nach dem Gewicht des Motors 418, die zur allgemeinen Erheiterung selbst von den alten Fachleuten keineswegs auf Anhiß beantwortet werden konnte. Und da bekanntlich Lachen der beste Anfang für eine Freundschaft ist, verließ der Rundgang durch das Werk und die ihn begleitenden Unterhaltungen bis zum Schluß in einer ausgesprochen aufgeschlossenen und freundlichen Atmosphäre gegenseitigen Verständnisses. Nachdem nun der Besuch des Oberbürgermeisters vorbei ist, möchten wir hoffen, daß

zwischen der Bremse in München und der Stadt stets solch ein gut nachbarliches Verhältnis herrschen möge wie bei diesem ersten Besuch des Stadtoberhauptes. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die viel zu wenig bekannten Worte von Professor Hundhausen: „Die industriellen Unternehmen sind sich bewußt geworden, daß auch sie Persönlichkeiten sind, und daß sie sich in das Leben

einer Gemeinde, einer Stadt oder einer Landschaft wie andere Bürger einfügen müssen. Dieses Einfügen kann nur Sinn haben, wenn es sich auf der Grundlage echten Vertrauens vollzieht. Wenn sich eine Unternehmung zu diesem Grundsatz bekennt, dann

kann sie innerhalb der Gemeinde ihres industriellen Standortortes nur dadurch Vertrauen gewinnen, daß sie die Öffentlichkeit über sich selbst unterrichtet. Nur so wird die Unternehmung, als tätiger Bürger einer Gemeinde, auch ein guter Nachbar werden.“



## Es tagten die Auslandsvertreter für Eisenbahnbremsen

Am 16. September fanden sich bei der KB München als Gäste 31 Herren aus 23 Ländern ein, um zusammen mit der Geschäftsführung und Knorr-Spezialisten von Verkauf und Technik über alle Fragen des Auslandsvertretergeschäfts zu diskutieren. Herr Dir. Burkhardt hielt die Begrüßungsansprache und umriß mit seinen Worten den Sinn und Zweck dieser Veranstaltung: ... Wir wissen es zu schätzen, daß Sie den weiten Weg auf sich genommen haben, um zu uns zu kommen, und wir wollen diese Gelegenheit benutzen, um Ihnen für Ihre Arbeit neue Impulse zu geben, neue Möglichkeiten zu eröffnen, damit Ihre Verkaufsarbeit erleichtert, intensiviert und vergrößert wird ... Ich glaube, wir alle werden heute viel Interessantes sehen und hören. Ich bitte Sie, uns in den Diskussionen Ihre Ansichten, Ihre Schwierigkeiten, Ihre Hoffnungen, Ihre Möglichkeiten und Ihre Forderungen an uns zu sagen, denn diese Tagung

soll uns auch zeigen, mit welchen Problemen wir uns noch befassen müssen, die wir vielleicht nicht sehen, und was wir tun können, um Ihnen bei Ihrer Arbeit zu helfen. – Ich danke Ihnen, daß Sie zu uns gekommen sind und wünsche Ihnen und uns einen guten Verlauf dieser Tagung.“ Und dann begannen die Vorträge. Referenten waren die Herren Dr. Bodey, Kubath, Meir, Stiegelbauer, Pöllinger, Reitz, Schmitt und Schelle. Von der Knorr-Bremse neuentwickelte Geräte wurden vorgeführt und Einzelversuche durchgeführt. Das sehr umfangreiche Programm und die daran anschließenden Diskussionen unter der Leitung von Herrn Dir. v. Bandemer waren speziell auf die Wünsche unserer Auslandsvertreter zugeschnitten, und es gab wohl kein Problem, das an diesem Tag nicht auf internationaler Ebene behandelt wurde.

## Es tagten die Auslandsvertreter für Autobremsen

Der Vormittag des 17. September stand ganz im Zeichen der Kfz-Bremse. Diesmal waren es 22 Herren aus 13 Ländern, die nach drei Fachvorträgen (es referierten die Herren Schuster, Unger und Heimeshoff über die automatische lastabhängige Bremse, die Luftbeschaffung und Druckregel-Organen und über die Vorschriften bei Bremsanlagen) unter der Leitung von Herrn Dr. Schneider in die Diskussion einstiegen. Informationen und Erfahrungen wurden ausgetauscht, Einzelanliegen vorgetragen und Maßnahmen besprochen, die eine weitere Steigerung der Umsätze – sie hatten sich in den letzten Jahren gut entwickelt – ermöglichen sollen. Einen breiten Raum dieser Arbeitstagung nahm die Vorstellung der

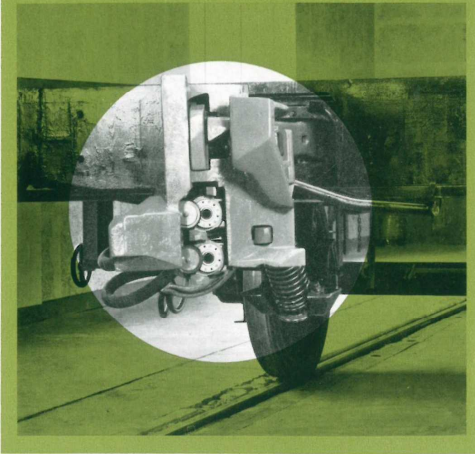
neuentwickelten Bremsapparate ein, die zu gleicher Zeit auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung den interessierten Kreisen präsentiert wurden. Die Herren Vertreter – Fachleute, die stets in unmittelbarem Kontakt mit dem Kunden stehen – tauschten denn auch ihre Gedanken aus, was um so aufschlußreicher war, als in den verschiedenen Ländern, die sie vertreten, doch recht verschiedene Verhältnisse vorliegen. – So rundeten die Fachgespräche das Bild der Wettbewerbssituation, der Marktbeurteilung und des Preisgefüges. Auch hier verhalf die Simultananlage mit Übersetzung ins Englische und Französische, wie schon bei den anderen Sitzungen, zu einer – noch besseren – Verständigung.

## Es tagten die Auslandsvertreter für Druckluftsteuerungen

Der Nachmittag des 17. September fand einen Kreis versammelt, dem das „jüngste Kind der Knorr-Bremse“ am Herzen lag ... In dem Bestreben, ein weltweites Vertreternetz aufzubauen und dafür auch die Eisenbahnvertreter zu interessieren, hatte Herr Ubel bereits am Tage zuvor vor diesem Kreis einen allgemeinen Einführungsvortrag über Druckluftsteuerungen gehalten. An diesem Nachmittag ging es noch spezieller zu: Herr Heller berichtete den 16 Vertretern aus 11 Ländern über den heutigen Stand, die Hauptanwendungsgebiete und die zukünftige Entwicklung der Druckluftsteuerungen.

Dann hatten unsere Herren vom Außendienst das Wort. Von den Berichten über die Tätigkeit in den einzelnen Ländern fand wohl der Vortrag des Herrn Bibus, der einer Firma vorsteht, die nicht nur am längsten, sondern auch am erfolgreichsten Knorr-Druckluftsteuerungen im Ausland vertritt, das meiste Interesse. Ihr größter Kunde baut die Geräte serienmäßig in Mülleerei- und Siloanlagen ein. Wenn bei den Diskussionen auch immer wieder die Klagen laut wurden, die Knorr-Bremse sei mit ihren Druckluftsteuerungen so spät auf dem Auslandsmarkt erschienen, so ließ sich darauf entgegen, daß dieses einzige Handicap im Inland bereits überwunden werden konnte: Zehn Jahre zuvor schon hatten sich namhafte Konkurrenzfirmen ihren scheinbar festen Platz in der Wirtschaft geschaffen. Wenn es nun gelang, sich unter den rund 20 namhaften Fabrikanten in die Spitzengruppe der Umsatzskala vorzuarbeiten, so lag dies zweifellos nicht nur an dem umfassenden und vielseitigen Lieferprogramm, den besonderen technischen Vorzügen, wie robuster Bauweise, weitgehende Wartungsfreiheit, Leichtgängigkeit der Zylinder und dergleichen mehr, sondern auch an den interessanten, z. T. patentierten Neuentwicklungen. Die Worte von Herrn Dir. Burkhardt kennzeichnen wohl die Situation am besten: „Wir erwarten uns für die Zukunft sehr viel von diesem Zweig unserer gemeinsamen Tätigkeit, und wir glauben, daß die Steuerungen von Jahr zu Jahr ein größeres Feld einnehmen werden.“

## EUROPAS EISENBAHNEN AUF DEM WEG ZUR AUTOMATISCHEN KUPPLUNG



Das weitverzweigte Netz der Eisenbahnen hat schon vor langer Zeit sein eigenes „Vereintes Europa“ Wirklichkeit werden lassen. Eisenbahnwagen aus weit über zwanzig Ländern West- und Osteuropas rollen ununterbrochen kreuz und quer durch den Kontinent. Ein schon 1924 ins Leben gerufener Internationaler Eisenbahnverband (UIC = Union internationale des chemins de fer), dem von Spanien bis Polen und von Griechenland bis Norwegen so gut wie alle Eisenbahnen angehören, konnte schon frühzeitig auf technischem wie auf kommerziell Gebiet die Voraussetzungen dafür schaffen.

### Lebensfrage der Eisenbahnen

Heute muß sich der Verband, dem inzwischen auch bedeutende Eisenbahnen anderer Erdteile angehören, an dem größten, schwierigsten und zugleich kostspieligsten Problem messen, dem die europäischen Bahnen niemals gegenübertreten haben: an der Einführung einer automatischen Kupplung für sämtliche Eisenbahnfahrzeuge. Dieses Problem wird in Zukunft noch stärker eine Lebensfrage der Eisenbahnen werden; denn das Personal für den schwierigen und gefährlichen Dienst zwischen Rangiergleisen wird mehr und mehr fehlen, und der harte Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln wird die Eisenbahnen zwingen, alle Möglichkeiten der Automatisierung und damit der Rationalisierung auszuschöpfen. Daß der Internationale Eisenbahnverband auf der Suche nach Lösungen in dieser überaus schwierigen Frage nicht gescheitert ist, sondern sogar West und Ost bis hinein nach Sowjetrußland auf eine gemeinsame Linie zu führen vermocht hat, beweist sehr eindrucksvoll, daß jenes „Vereinte Europa der Schiene“ auf sehr gesunden Beinen steht.

Die Knorr-Bremse erkannte bereits 1912 die entscheidende Bedeutung einer „automatischen Kupplung“ für die Eisenbahn. Wie die Umstellung von der Handbremse auf die Druckluftbremse eine erstaunliche Leistungssteigerung im Güterverkehr mit sich brachte, so

hat die Verwendung der automatischen Kupplung Vorteile von größter betrieblicher und wirtschaftlicher Tragweite für den Eisenbahnverkehr zur Folge.

Während die Amerikaner bereits vor der Jahrhundertwende die automatische Kupplung einführten, begannen die europäischen Bahnen mit dieser Aufgabe erst in den zwanziger Jahren. So rüstete seit 1925 die Knorr-Bremse, Berlin, mehrere Versuchszüge für die Deutsche Reichsbahn nach dem amerikanischen Prinzip Willison aus. Für die Sowjetische Staatsbahn wurden um 1930 von der Knorr-Bremse einige tausend Kupplungen dieses Prinzips geliefert. Die Einfachheit und Robustheit der Konstruktion veranlaßte die Sowjetische Staatsbahn, sich für dieses System zu entscheiden. Sie ist heute mit gewissen Verbesserungen unter der Bezeichnung SA 3 im gesamten Wagenpark der russischen Staatsbahn – über eine Million Fahrzeuge! – eingeführt. Sie hat sich hervorragend bewährt. Die europäischen Länder mit Normalspur konnten sich leider aus eigenständigen Erwägungen bei der entscheidenden Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses 1936 zur Einführung der automatischen Kupplung nicht entschließen.

### Ein neuer Anfang

Die UIC griff 1956 den Gedanken der Einführung einer automatischen Kupplung erneut auf. Angeregt durch die Notwendigkeit, die Kupplungsvorrichtungen den ständig steigenden Anforderungen im Schienenverkehr anzupassen, traten neben Unfallverhütung nun Rationalisierung und Automatisierung in den Vordergrund. Die erhebliche Ersparnis an Arbeitskraft und Zeit durch die automatische Kupplung im Rangierbetrieb und Wagenumlauf ist bewiesen.

Um die Entwicklung eines für die europäischen Bedürfnisse geeigneten Systems zu beschleunigen, wurden vom „Sonderausschuß für die selbsttätige Kupplung“ der UIC die Bedingungen in einem Lastenheft zusammengestellt. Gleichzeitig hatte sich auch die Organisation OSShD, in der die Eisenbahnen der Ostblockländer unter Führung der UdSSR zusammengefaßt sind, mit der Aufstellung technischer Bedingungen für eine selbsttätige Kupplung für die Fahrzeuge ihres Bereiches befaßt. Zu den Hauptforderungen gehören:

1. Die Vollautomatik, d. h. mit dem mechanischen Kupplungsvorgang werden gleichzeitig Luft- und elektrische Leitungen gekuppelt.
  2. Die unmittelbare Kuppelbarkeit mit der russischen SA-3-Kupplung.
- Diese Forderung ergibt sich aus dem einheitlichen Bestreben der führenden Organisationen der Eisenbahnverwaltungen, den Übergang der Schienenfahrzeuge von Land zu Land in ganz Europa zu erleichtern. Es besteht bereits ein lebhafter Verkehr zwischen den Ländern der UIC- und OSShD-Verwaltungen. Mit einem weiteren Anwachsen ist zu rechnen. Überdies ist bekannt, daß sich die Länder der OSShD-Verwaltungen, die ebenfalls noch keine automatische Kupplung eingeführt haben, auf eine Kupplung des bewährten Willison-Prinzips festgelegt haben.

Die direkte Kuppelbarkeit mit der russischen SA-3-Kupplung ist daher eine verkehrstechnische Entscheidung, die klar und verantwortungsbewußt der Tatsache Rechnung trägt, daß für Gesamt-Europa nur eine Kupplung in Frage kommen kann, die der großen verkehrstechnischen Konzeption der europäischen Bahnen entspricht.

### Die Entwicklung der automatischen Kupplung Bauart Unicupler/BSM

Die automatische Kupplung steht in engem Zusammenhang mit einer Reihe von Bremsproblemen. Daher war die Knorr-Bremse, verdient und erfahren auf dem Sektor Eisenbahnbremse, besonders berufen, an dieser großen Aufgabe mitzuarbeiten. Man konnte auf frühere Versuche und Erfahrungen aufbauen. Hinzu kamen die Erfahrungen anerkannter Kupplungsbaufirmen und Stahlgießereien in ganz Europa, die zusammen mit Knorr die Internationale Unicupler-Gemeinschaft mit dem technischen Zentrum bei der Knorr-Bremse in München bilden. Hier werden alle Erkenntnisse zur Entwicklung und Verbesserung der Kupplung verwertet und genutzt. So entstand in einer gründlichen theoretischen Arbeit, bei der alle Möglichkeiten und Erfordernisse wissenschaftlich-mathematisch ausgewertet wurden, in enger internationaler Zusammenarbeit der Unicupler.

Die Unicupler-Gruppe unter Federführung der Knorr-Bremse bildet schließlich eine Arbeitsgemeinschaft mit der französischen Firma Boirault-Sambre et Meuse. Es war die Ähnlichkeit in der Grundkonzeption der automatischen Kupplung von Boirault-Sambre et

Meuse mit der des Unicuplers, die zu dieser Zusammenarbeit führte und so die besten Elemente der beiden Konstruktionen vereinigt. Die Bauart Unicupler/BSM ist eine hochentwickelte Kupplung. Sie verbindet selbsttätig als organische Einheit gleichzeitig sowohl den mechanischen Kupplungskopf als auch die Luft- und elektrischen Leitungen.

Seit Jahren sind diese Kupplungen in großer Zahl in Versuchszügen bei vielen europäischen Bahnverwaltungen unter härtesten Bedingungen in Betrieb. Sie haben ihre hervorragenden Eigenschaften bewiesen.

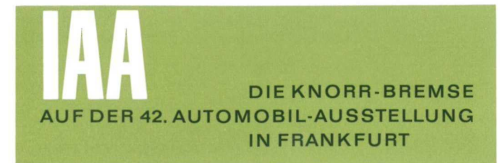
### Die automatische Kupplung und ihre Einführung in Europa

Die KNORR-BREMSE arbeitet also als entwickelnde und federführende Firma im Rahmen der „Internationalen Unicupler-Gemein-

schaft“ eng mit den internationalen Eisenbahnverbänden, den Bahnverwaltungen und der Industrie an einem Problem ungewöhnlichen technischen Ausmaßes zusammen.

Die Kupplung UNICUPLER/BSM bietet die beste Gewähr für die Sicherheit der Rangierer, für die Einsparung von Personal und für die Vereinfachung und Beschleunigung des Rangierbetriebes.

Die herkömmliche Schraubenkupplung hat ihre Leistungsgrenze erreicht. Die größere Zugfestigkeit der automatischen Mittelpufferkupplung erlaubt, schwerere Güterzüge zusammenzustellen. Durch eine Abstimmung mit der OSShD wird ein einheitlich arbeitendes Kupplungssystem für ganz Europa sichergestellt werden. Die automatische Mittelpufferkupplung UNICUPLER/BSM berechtigt zu der Hoffnung, daß die Einführung der Mittelpufferkupplung in ganz Europa in Kürze Wirklichkeit wird.



In diesem Jahr wartete Frankfurt mit neuen Superlativen auf: mit 130 000 qm Ausstellungsfläche, 936 Ausstellern (gegenüber 846 vor zwei Jahren), 69 Automobilfabrikanten, die ihre neuesten Modelle präsentierten – genau 30 an der Zahl – und mit noch mehr Pferdestärken, noch mehr Tempo und noch mehr Komfort . . .

Die größte Ausstellergruppe waren die Deutschen, wobei interessant ist, daß die deutsche Autoproduktion bereits auf dem 2. Platz, hinter den USA, steht. Die größte ausländische Ausstellergruppe waren die Briten. Auch die Japaner waren diesmal mit Honda erstmalig vertreten. Der Ostblock stellte, mit Ausnahme der CSSR – vertreten durch Skoda – nicht aus.

Etwas wie eine Sensation bildete das „autonova“, das von zwei Formgestaltern und einem Auto-Journalisten auf die Beine bzw. Räder gestellt worden war. Es ist vielleicht das Stadtauto der Zukunft. Da es einen halben Meter kürzer als der VW ist, braucht es wenig Platz auf der Straße, bietet aber viel Innenraum. Das Vehikel ist häßlich, aber Häßlichkeit gilt ja bei den jungen Leuten von heute als smart. – Eine der kleinsten deutschen Firmen – klein, aber oho – Glas in Dingolfing, brachte einen der größten Tourenwagen mit 8-Zylinder-Motor heraus. Das größte Automobilwerk des Kontinents, VW, zeigte stolz sein zehnmillionstes Exemplar an.

In Halle 3 hatte die Knorr-Bremse München und Volmarstein ihren Stand. Er erweckte Sympathie durch seine gelungene Gestaltung. Das Produktionsprogramm wurde in recht repräsentativer und übersichtlicher Form dargestellt, darunter eine Reihe neuer Bremsgeräte, wie ein dynamisch wirkender Bremskraftregler für die automatischlastabhängige Bremse, ein mechanisch gesteuerter Regler für Fahrzeuge mit hydraulischen Radbremsen und der „Sicomat“, ein Kühlaggregat mit automatischer Entwässerung. Interessant war weiterhin die „gestängellose Handbremse“, die bei den Typprüfstellen bereits Zustimmung gefunden hat und sowohl als Stand- als auch als Hilfsbremse nach der kommenden Verkehrsgesetzgebung zugelassen wird.

Volmarstein zeigte Geräte aus Sphäroguß, Grauguß und Stahlguß. Die blitzblanken Trilex-Räder bekamen einen Extra-Tisch, über dem die staunenden Besucher einen im Fahrdienst ergrauten und etwas angekratzten, im Kern aber völlig unversehrten Veteranen schauen durften. Er hatte im Laufe der Jahre 1 28 458 Fahrkilometer hinter sich gebracht, was beinahe 40 Erdumrundungen entspricht!

Ob all dieser Attraktionen konnte sich das Standpersonal regen Besuches erfreuen. Ja, das Interesse für die Münchner und Volmarsteiner Produktion war größer als je zuvor, was darauf zurückzuführen ist, daß die Knorr-Autobremse weiter Fuß gefaßt hat. Auch Fachkreise des Auslands unterrichteten sich eingehend über die ausgestellten Erzeugnisse.





# PAKISTAN 1965

## LAND ZWISCHEN KRIEG UND FRIEDEN



Der Kaschmir-Konflikt beherrscht die Schlagzeilen der Tageszeitungen. – Otto Leipholtz war längere Zeit im Auftrag der MWM in Pakistan, einem Land, mit dessen Regierung die MWM über die Ausweitung der geschäftlichen Beziehungen verhandelt. Der nachfolgende Bericht aus „erster Hand“, aus eigenem Erleben und gründlichen persönlichen Feststellungen, ist mehr als eine Reiseschilderung. Er wird die Leser unserer Werkzeitung interessieren.

### ISLAM UND HINDUISMUS

Vor dem Jahre 1947 war das Land Pakistan in keinem Schulatlas zu finden. Vor der Unterwerfung durch die Engländer war Indien ein uneinheitliches Konglomerat von Provinzen, in welchen die Moslems die Minderheit darstellten. Auch heute noch sind Moslems den Hindus zahlenmäßig unterlegen.

Die Konzeption beider Religionen basiert aber auf grundverschiedenen Thesen, ihre Gegensätze erscheinen unüberbrückbar. Alle Zwiespältigkeiten wurzeln im Widerstreit zwischen der Verehrung Allahs als dem einzigen Gott und der traditions- und kastenbestimmten Anbetung einer Vielzahl von individuellen Gottheiten des Hinduismus.

Es wäre aber unrichtig, die Gegensätzlichkeit beider Religionen für die Unruhen verantwortlich zu machen. Vielmehr ist es der Machtanspruch, den beide Widerstreiter erheben. Die Religion ist also nur Moral, nicht Keimzelle. Trotz der auch jetzt noch zahlenmäßigen Minderheit der Moslems leiten diese ihren Führungsanspruch von der jahrhundertlang islamischen Herrschaft über den indischen Subkontinent ab, bevor dieser dann der Britischen Krone als Kolonie zufiel. Es sieht so aus, als wollten sich Moslems niemals von Hindus regieren lassen – und umgekehrt genausowenig. Unter der britischen Herrschaft freilich war diese Kluft vorerst noch nicht so offenkundig, denn es kämpften ja beide Gruppen gemeinsam gegen die sie beherrschende Autorität. Als aber der indische Druck auf Beendigung der Kolonialherrschaft krassere Formen annahm, wurde die innere Spaltung des Subkontinents den Kolonialherren willkommenes Instrument, die beiden rivalisierenden Gruppen gegeneinander auszuspielen und die nach Autonomie strebenden Inder fest im Griff zu behalten. Wenngleich sich beide, Hindus und Moslems, im Kampf um die Abschüttelung des britischen Regimes einig waren, so trieb doch diese Politik beide Gruppen offen aufein-

ander los. Propaganda und Hetzparolen heizten die Gemüter weiter an, und bald brachen kommunale Unruhen und Aufstände aus. Die Abendröte einer über hundertjährigen britischen Kolonialherrschaft beleuchtete nun einen brodelnden, wild aus den Fugen geratenen Kontinent, dessen islamische Volksgruppe die Führung übernehmen wollte oder die Abtrennung eines Gebietes forderte, in dem sie sich selbst nach dem Kodex ihrer eigenen Religion regieren konnten. Den Hindus aber war der Gedanke an die Teilung ihres Vaterlandes absurd und Ghandi, der heiligmäßige Vater und Führer Indiens, wehrte sich bis zuletzt dagegen.

Ein intelligenter, rhetorisch hochbegabter Anwalt namens Mohammed Ali Jinnah, aus einer zum Islam konvertierten Hindu-Familie, machte sich zum Wortführer aller Moslems und setzte schließlich doch die Abtrennung eines Teiles Indiens durch, das nach dem

Vorschlag des aus Lahore stammenden Dichterphilosophen Iqbal ihr „Heiliges Land“, d. h. „Pakistan“ heißen sollte.

### DIE TEILUNG

Unter der Federführung der Britischen Krone, die selbst keinen besseren Ausweg aus dem Dilemma wußte, sollte das Gebiet Pakistan alle die Landesteile umfassen, die überwiegend mohammedanische Bevölkerung aufwies. Dies aber sollte Theorie bleiben, wollte man nicht einen Splitterstaat schaffen. Man wählte also den Nordwesten Indiens, ein Wüstengebiet mit teilweise noch heute unzugänglichen, von feindseligen Nomadenstämmen beherrschten Gebieten mit nur dem einen großen Strom, dem Indus – durch Jahrzehnte falscher Wasserableitung versalzt –, und den extremen Osten, 2000 km Luftlinie und 4000 km Seeweg entfernt, die Provinz Ostbengalen, ein Gebiet der Mündungs-

Symbolisch für den Aufbauwillen: Das Gebäude der Staatsbank in Karachi/Westpakistan



läufe des Ganges, des Brahmaputra und Karnafuli mit seinem berüchtigten feuchtheißen und fieberverseuchten Klima. Daß die Quellgebiete aller Flüsse beider Teile Pakistans auf indischem Boden liegen, verdeutlicht den politischen Charakter der Teilung genauso wie die Tatsache, daß alle wichtigen, unter britischem Regime errichteten Industriezentren im indischen Mutterland verblieben.

Kaschmir, überwiegend mohammedanisch, wurde von einem Hindu-Maharadscha regiert, der sich für den Anschluß an Indien entschied. Nach der Teilung brachen aber Aufstände aus, die die Einverleibung mit Pakistan zum Ziele hatten. Dieser Konflikt, in den auch später Pakistan offiziell eingriff, wurde durch die UNO mit einem Waffenstillstand geschlichtet. Es ist verständlich, daß sich Indien gegen die Auflage dieses Waffenstillstandes, eine Volksabstimmung in Kaschmir durchzuführen, angesichts der Überzahl von Moslems bisher wehrte.

### EIN SCHWERER ANFANG

Mitte 1947 begann auf dem indischen Subkontinent eine ungeheure Menschenwanderung. Aus dem Innern Indiens zogen Moslems nach Pakistan, und aus Pakistan strömten Hindus in das indische Mutterland. Aber welche Schrecknisse mußten diese Flüchtlinge erleben! Auf beiden Seiten fiel aufgesuchter Mob über die Auswanderer her, plünderte und mordete. Monatelang regierten Massenhysterie und Blutgier. Unbeschreibliche Leiden zeichnen den Weg derer, die es geschafft haben, durchzukommen. Über 3 Millionen sollen bei diesem Blutbad umgekommen sein. Aus Angst vor dem Terror blieben daher in Indien unter der Garantie des über-religiösen Mutterlandes Indiens 43 Millionen Moslems zurück und 12 Millionen Hindus in Pakistan.

Wem von den Moslems der Durchbruch gelang, war besitz- und mittellos. Besonders im östlichen Teil Pakistans war das Elend grenzenlos. Hier ballten sich auf kleinstem Raum in einem mörderischen Klima 40 Millionen Flüchtlinge zusammen und machten Ost-Pakistan zu einem einzigen riesigen Flüchtlingslager, in dem Hunger und Seuchen täglich grausige Ernte hielten.

Zu den Problemen der Geburt dieses neuen Staates gehören auch die mohammedanischen Großgrundbesitzer in dem nunmehr pakistanisch gewordenen Land, die ihre Glaubensbrüder keineswegs immer willkommen hießen.

### Auflösung

1. Kundendienst, 10. TR, 11. Wal, 12. und 13. Wagerrecht: P, 14. R.I., 16. Ger, 18. Gas, 20. N.T., 21. Alpe, 23. aif, 25. Oslo, 27. Torf, 30. Ila, 32. Base, 34. er, 35. Opa, 37. Ase, 39. et, 40. ia, 42. Um, 44. arm, 46. Po, 47. Abgeordneter. Senkrecht: 1. Kr, 2. NW, 3. Dame, 4. el, 5. du, 6. Inka, 7. ED, 8. SP, 9. Tintorito, 10. Tarantella, 15. 7. ED, 8. SP, 9. Tintorito, 10. Tarantella, 15. 11. II, 16. GE, 17. re, 18. GF, 19. so, 20. NI, 22. pun, 24. Lid, 26. Spa, 28. Or, 29. FO, 30. ia, 31. AA, 32. Be, 33. SE, 36. Polo, 38. Sure, 41. ab, 42. ue, 43. Mr, 44. an, 45. MT, 46. P.



Zahllose Flußläufe durchziehen Ostpakistan und schaffen ein feuchtheißes Tropenklima, dem idealsten der Welt zum Juteanbau

Nur ganz allmählich und gestützt durch internationale Hilfsaktionen konnte das Chaos einigermaßen entwirrt und eine leidlich funktionierende Zivilverwaltung eingerichtet werden. Der Aufbau der größten mohammedanischen Nation der Welt begann. Bittere Notwendigkeit, aber auch Spekulationen beschleunigten das Aufbautempo. Trotz dieses schweren Anfangs, zu dem noch innerpolitische Wirren nach dem Tode seines Gründers und ersten Präsidenten Mohammed Ali Jinnah folgten, konnte sich Pakistan zu einem lebensfähigen Staat entwickeln. Vor allem für die Industrialisierung wurden derart enorme Mittel in das Land hineingepumpt, daß die für die Ernährung so wichtige Landwirtschaft hinter der Industrialisierung zurückgeblieben ist. Diese Kopflastigkeit von Pakistans Wirtschaft wird einfach nicht genügend von den kreditgebenden Ländern erkannt. Unterstützt durch den Geltungstrieb, nach dem Modell Japans den asiatischen Raum wirtschaftlich zu erobern und dabei Indien zu überflügeln, vergift man in Paki-

stan das Problem der Bevölkerungszunahme von jährlich 2 Millionen Menschen, die zusätzlich ernährt werden müssen. Seit Jahren müssen die Hauptnahrungsmittel zusätzlich eingeführt werden.

Dennoch gilt Pakistan mit seinem von Notwendigkeit beschleunigten bisherigen Aufstieg als „Musterland“ unter den Entwicklungsländern.

Die soziale Schichtung allerdings zeigt sehr kraß das Fehlen eines stabilisierenden Mittelstandes. Die Wohlhabenden sind größtenteils durch politische Spekulationen zu Reichtum gekommen, der geringere Teil wird von den „Zwölf großen Familien“ – Industrielle und Großgrundbesitzer – gebildet, die, teils bodenständig, teils mit aus Indien herübergerettetem Vermögen, sich politisch wohlweislich nicht engagieren.

Physiognomisch zwischen Hindu und Moslem zu unterscheiden, ist kaum möglich. Ihr Inneres ist jedoch von der Religion geprägt. Die Engländer wußten dies geschickt auszunutzen, indem sie die Moslems gern als Sol-

Ostpakistan: Narayanganj Dockyard, MWM-Kunde; Arbeitskräfte sind billiger als Hebezeuge. Tageslohn pro Mann = DM 2,50



daten, die Hindus wegen ihrer Geschäftstüchtigkeit in der Administration beschäftigten. Beiden, Moslems und Hindus, ist jedoch die Gabe zu eigen, endlos, aber sehr bildhaft und emotionell zu reden, ohne dabei viel zu sagen. Prachtvoll und gewaltig wird überzeugend deklamiert, doch oft ist es Fassade, darunter steckt Wunschdenken, keine Realität. Ein klares „Nein“ ist selten zu erhalten, und mancher Europäer oder Amerikaner, der mit ihnen zu tun hat, ist verzweifelt über die für ihn so schwer verständliche Mentalität.

Wer könnte die Melancholie vergessen, die wie eine Glocke über diesem Kontinent schwebt, wenn das gleißende Licht zur Qual wird und die Hitzelegt alles Leben in ein stoisches Phlegma zwingt?

## DIE RÜCKSCHAU

Wir Europäer, die wir gelernt haben, daß aus dem Zusammenschluß mehrerer Staaten eine stärkere Völkergemeinschaft entsteht, können das gewaltsame Losbrechen einer Volksgruppe aus einer Staatseinheit nicht ohne Skepsis beurteilen. Die durch die Teilung erfolgte gewaltsame Trennung und Entwurzelung vieler Millionen Menschen und ihr daraus resultierendes Leid bewirken insbesondere für uns Deutsche eine schmerzliche Erinnerung. Bei den auf dem indo-pakistani-schen Kontinent immer wieder aufflackernden Aufständen wegen der Kaschmirfrage bangen Pakistanis um ihre Angehörigen in Indien genauso wie Hindus in Indien um ihre in Pakistan zurückgebliebenen Angehörigen. Daß dennoch Pakistan, dieses mit viel Blutvergießen gewonnene Land, eine gewisse politische und wirtschaftliche Stabilität erlangen konnte, ist zum größten Teil Verdienst des durch einen Staatsstreich an die Macht gekommenen Feldmarschalls Ayub Khan. Die Erfolge dieses mehr autokratisch als demokratisch regierenden Soldaten haben zweifellos Pakistan innen- und außenpolitisch gefestigt. Welcher Europäer, der heutzutage

nachts im Anflug auf Karachi das riesige Lichtermeer dieser Stadt unter sich heraufblitzen sieht, könnte glauben, daß diese Stadt vor zwanzig Jahren noch ein unbedeutendes Fischerdorf war, oder daß in Dacca – im Ostteil – damals noch der Tiger heulte, wo heute die Jinnah Avenue, die Hauptstraße dieser Metropole, verläuft?

Das Bestreben Ayub Khans jedoch, nach dem Tode Nehrus in dessen geistige Führerschaft der blockfreien Länder hineinzuwachsen, ist nicht geblüht. Schon seit längerer Zeit betrachtet die freie Welt etwas argwöhnisch seine zu stark auf Rotchina gestützte „Schaufel-Politik“.

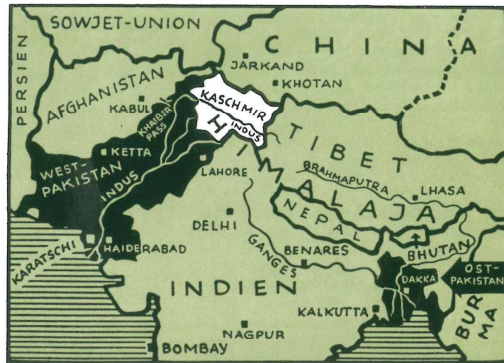
Eines scheint leider festzustehen: Solange Kaschmir nicht pakistanisch ist, werden sich hieran immer wieder neue Brände entzünden. Lokale Aufstände hat es wiederholt gegeben. Als um die Jahreswende 1963/1964 aus einer Moschee in Kaschmir ein heiliges Haar des Propheten Mohammed von unbekannten Fanatikern entwendet wurde, brachen in Kaschmir, Indien und Ost-Pakistan Aufstände los, deren Opfer in die Tausende gingen.

Der Ausgang der Auseinandersetzungen ist auch im Hinblick auf die Stützkräfte ungewiß. Der Sympathie zwischen Pakistan und Rotchina steht die Bindung Indiens einerseits an Moskau und andererseits auch an Washington gegenüber.

Vielleicht wird sogar der Ausgang dieses Konfliktes jenen recht geben, die in der Teilung Pakistans eine politische Spekulation sehen. Die lange schon existierenden separatistischen Tendenzen fußen nicht allein auf der Ost-Pakistan benachteiligenden Devisen- und Investitionspolitik Rawalpindis, sondern auch in der sprachlichen und typologischen Andersartigkeit zwischen den West- und Ost-Pakistanis.

Die Situation ist denkbar grotesk: Der Pakistani und der Inder, die jetzt gegeneinander kämpfen, sprechen die gleiche Muttersprache, während sich west- und ostpakistanische Landsleute nur über das seit der Kolonialzeit als Amtssprache verbreitete Englisch verständigen können!

Wann und wo auch immer Konflikte durch die extremen religiösen und machtpolitischen Strömungen auflodern werden; die größten Opfer werden immer die gleichen zu bringen haben: das riesige Heer der Armeen, am Rande einer freudlosen Existenz dahinvegetierend, mit der Hoffnung als einzigem Besitz.



	1		2	3	4		5	6	7		8	9
10			11				12					13
	14	15		16		17		18		19		20
	21		22		23	24				25		26
	27	28		29		30		31		32		33
	34			35	36			37	38			39
	40	41		42		43		44		45		46
	47											

STOLZENBURG-MELZ

**Waagrecht:** 1. wichtige Verbindung zwischen Werk und Kunden, 10. Kfz.-Zeichen für Trier, 11. Meeressäugtier, 12. Bindewort, 13. griech. Buchstabe, 14. Abk. für Rex imperator, 16. germanischer Wurfspieß, 18. luftförmiger Körper, 20. Abk. für Neues Testament, 21. Alm, 23. Zahl, 25. Hauptstadt von Norwegen, 27. Brennmaterial, 30. weibl. Vorname, 32. Geschwisterkind, 34. pers. Fürwort, 35. Verwandter, 37. Mutter des Peer Gynt, 39. lat. und, 40. franz. Artikel, 42. Stadt an der Donau, 44. unbemittelt, 46. Fluß in Italien, 47. Volksvertreter.

**Senkrecht:** 1. chem. Zeichen für Krypton, 2. Himmelsrichtung, 3. Schachfigur, 4. span. Artikel, 5. pers. Fürwort, 6. herrschende Kaste im alten Peru, 7. Kfz.-Zeichen für Erding, 8. Kfz.-Zeichen für Speyer, 9. venezianischer Maler, 10. ital. Volkstanz, 15. ital. Artikel, 16. Kfz.-Zeichen für Gelsenkirchen, 17. Skatausdruck, 18. Kfz.-Zeichen für Gifhorn, 19. ital. Tonstufe, 20. Kfz.-Zeichen für Niederlande, 22. rein, 24. Teil des Auges, 26. Badeort in Belgien, 28. Abk. für den Staat Oregon, 29. Kfz.-Zeichen für Forchheim (Oberfr.), 30. Tier-schrei, 31. Abk. für Auswärtiges Amt, 32. chem. Zeichen für Beryllium, 33. Kfz.-Zeichen für Bad Segeberg, 36. hockeyähnliches Reiterspiel, 38. Abschnitt des Koran, 41. Verhältniswort, 42. Umlaut, 43. Abk. für Mister, 44. Verhältniswort, 45 Kfz.-Zeichen für Montabaur, 46. chem. Zeichen für Praseodym.

Auflösung in diesem Heft



Der sechsstöckige Bau geht seiner Vollendung entgegen



Der Erweiterungsbau von der Hofseite aus

# Ohne Bewegungsfreiheit kein Rationalisieren möglich

## RICHTFEST FÜR EINEN ERWEITERUNGSBAU

Raumnot bestimmt viele Planungen für Fertigung, Konstruktion, Verkauf und Verwaltung bei der MWM in Mannheim. Der Fertigungs-bereich für Kleinmotoren ist schon wesentlich erweitert worden, der Großmotorenbau, in ebenfalls völlig neuer Konzeption für die Fertigungsabläufe, folgt.

Die Büros, seit Jahren von fehlendem zweckmäßigen Raum beengt, mußten der Ausweitung des Motorenbaues, der Ersatzteilerfertigung und Reparaturwesens angegliedert werden. Insbesondere war die räumliche Beengung im Bereich der Konstruktion und des Verkaufs spürbar. So entschloß sich der Vorstand, das Zwischenstück zwischen dem alten Werkstättenbau und dem 1935 errichteten Bürotrakt an der Carl-Benz-Straße zu nützen und den Erweiterungsbau über die bisherige Dachhöhe hinaus noch um zwei Etagen aufzustoßen. Hierbei sind zugleich die Kriegsschäden, die der Bürobau in seinem statischen Gefüge erlitten hatte, beseitigt worden. Der Erweiterungsbau einschließlich der Aufstockung des Verwaltungstraktes bringt rund 1000 qm Arbeitsfläche für die Konstruktionsabteilungen, einige Verkaufsprägen, für das Rechnungswesen und eine Anzahl Verwaltungsstellen sowie auch für den Betriebsrat.

Das Großraumprinzip in neuzeitlicher Gestaltung gut belichteter Räume wird die

zweckmäßigste Raumnützung bestimmen. Die Böden, die Decken und Wände sind lärm-dämpfend. Die Elektro- und Telefonanschlüsse werden in Bodenkanäle verlegt und sind mit diesem System variabler für jedwede Anschlußänderungen zu den Sachbearbeiter-plätzen.

Kürzlich krönte der Richtkranz den Erweiterungs-bau. Vorstandsmitglied Direktor Stark erläuterte die Bewältigung der Raumnot in größerer Integration der Gesamtplanung für die Fertigungsstätten und die Büros. Richtfest sei immer ein nicht alltägliches erfreuliches Ereignis. Auch die Stadt Mannheim, deren Vertreter als Gäste begrüßt wurden, werden sich dieses Gesichts einer Fabrik mitten im Wohngebiet nicht zu schämen brauchen. Man werde die Stadt um Überlassung weiteren Industrieriums am Areal der Motoren-Werke bitten müssen, wenn gerade dieser Neubau so eindrücklich den Bedarf und die Notwendigkeit zeigt, das kleinste Fleckchen auszunützen.

Im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung sei Rationalisieren ohne Bewegungsmöglichkeiten überhaupt nicht denkbar. Das Bestreben in den Werkstätten, in den Konstruktions-sälen und Büros zielt auf saubere, anständige Arbeitsplätze.

Die Planung und Bauleitung liegt in den Händen von MWM, auch wurden eigene

Handwerker eingesetzt. Als der Richtkranz hoch über dem 6. Stockwerk schwebte, sprach ein Zimmermann „mit Gunst und Verlaub“ den Richtspruch, der dem Bauherrn, den Bauplanern, Meistern, Gesellen und Lehrlingen Dank zollte. MWM-Architekt Nestler erweiterte den Dank auf alle Mitwirkenden, die mit manchem Tropfen Schweiß das Gelingen für einen Rohbau ermöglicht haben, der nach seiner Fertigstellung spürbar zu der Beseitigung der Raumnöte beitragen wird.

JHB

Der Richtkranz krönt den Rohbau



# SYNTHESE VON AUSBILDUNG UND BILDUNG

Eine kritische Betrachtung der Lehr- und Studienfahrten von Ausbildungsleiter Ing. H. Cornelius

*„Gebildet wird jeder, der in der ständigen Bemühung lebt, sich selbst, die Gesellschaft und die Welt zu verstehen und diesem Verständnis gemäß zu handeln.“*

(Deutscher Ausschuß für das Erziehungs- und Bildungswesen)

Berufsausbildung im modernen Sinne kann sich nicht auf die Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten für bestimmte Arbeitsfunktionen beschränken, sondern muß den Menschen als Ganzes in den Mittelpunkt ihrer Bemühungen stellen.

Für uns ist die Berufsausbildung Ausgangspunkt und Grundlage dieser Bildung, die uns ohne berufliche Fertigkeit und Tüchtigkeit nicht denkbar ist. Berufswissen und Fertigkeiten in der Arbeitsverrichtung allein fügen sich aber noch nicht zur umfassenden Bildung. Die allgemeine Menschenbildung muß die Ausbildung ständig durchdringen, doch ist sie ohne ein Mindestmaß beruflicher Leistung nicht erfolgreich zu fördern, zu erweitern und schließlich zu erlangen.

Der Ausbildungsplatz ist seiner Natur und Zweckbestimmung nach begrenzt. Eine erstrebte Weitung des allgemeinen Bildungshorizontes

Hierbei kommen uns die Erfahrungen der Volkshochschule Mannheim zugute, die seit mehr als drei Jahren experimentell Exkursionen in ihr Bildungsbemühen einbezieht. Die gründlichen Vorbereitungen vermitteln dem Teilnehmer schon vor Beginn ein abgerundetes Bild des zu Erwartenden. So kann das Gesehene und Erlebte in größerem Sachzusammenhang eingeordnet werden und läßt damit auch eine abwägende Kritik gegenüber Darbietungen über den gleichen Exkursionsbereich in Film, Fernsehen, Funk und Presse zu.

Das Programm der Studienfahrten ist so zusammengestellt, daß es den staatsbürgerlichen Unterricht, den die Volkshochschule den Lehrlingen in unserem Werk gibt, wirkungsvoll ergänzt und auch das berufsfachliche Blickfeld größer wird. Fahrten ins Ausland bieten kulturelle Dinge – Denkmäler, Museen, Bauten – in sehr eindrucksvollem Erleben. Vor allem aber führen sie zur Begegnung mit Menschen befreundeter Nationen. Man lernt andere Sitten und Lebensgewohnheiten kennen. Das erfordert oft ein hohes Maß des Sich-Anpassens und taktvollen Respektierens. Man nennt den Ausbildungsleiter „Lehrvater“; hier steht das Bemühen, die jungen Menschen auch zum Verstehenwillen zu führen, stets höher als die lehrväterliche Vorgesetztenautorität. Das Selbsterleben korrigiert sachlich die oft aus Umwelteinflüssen oder aus der Geschichtslehre herrührenden Ressentiments und falschen Vorstellungen gegenüber dem Nachbarvolk.

Für den Ausbilder, der die Jungens und Mädchen alltäglich fast ausschließlich im Arbeitsanzug kennt, wo sie sozusagen „uniform“ als gleichartig scheinende Einheit auftreten, bietet die Lehrfahrt außergewöhnliche Gelegenheiten zum Beobachten und damit schließlich zur Persönlichkeitsbeurteilung.



„Der Mensch, das Maß aller Dinge“. Wandbild in der MWM-Lehrwerkstatt

gebietet daher die Einbeziehung der weiteren Umwelt, direkt, um den Wissens- und Anschauungskreis zu vergrößern und indirekt, um aus dem natürlichen Anreiz des Umweltwechsels dem Bildungsdrang neue Impulse zu geben.

Wir führen unsere Lehrlinge in die Welt, in fremde Länder und Landschaften, zu fremden Menschen, in andere Betriebe hinein und an die Allgemeinbildungsmöglichkeiten der Volkshochschule heran. Lehr- und Studienfahrten in diesem Sinne stellen zweifellos einen Weg zur allgemeinen Menschenbildung und zugleich auch zur Berufsförderung dar (siehe hierzu den Bericht über die Parisfahrt des 3. und 4. Lehrjahres in dieser Werkszeitung).

Natürlich werden auch Wissen und Allgemeinbildung des Ausbilders bereichert. Er wird es wieder in den Dienst an den jungen Menschen stellen, die zunächst in der Studienfahrt nur die Annehmlichkeiten eindrucksvollen Reiseerlebens spüren mögen. „Fein! Prima!“, in der Weltstadt Paris, in Berlin, Luxemburg, Brüssel, in London gewesen zu sein, mitreden zu können aus eigenem Schauen und Erleben.

Die Begeisterung wirkt noch wochenlang in den Alltag nach, und erst viel, viel später, nach Jahren des Reifens, werden sich unsere Lehrlinge all dessen bewußt werden, wie Ausbildung und Bildung sich um sie gemüht haben und vor allem, was das Leben sie in der Unterschiedlichkeit seiner Umweltkreise lehrte.

Unsere Lehrlinge des 3. und 4. Lehrjahres führte kürzlich eine Lehr- und Studienfahrt – im Rahmen des staatsbürgerlichen Unterrichts der Mannheimer Abendakademie und Volkshochschule bei MWM – nach Paris. Reiseleiter war Dipl.-Politologe Ufer von der Volkshochschule; unser Ausbildungsleiter Ing. Cornelius und Meister Keck begleiteten uns.

Mit dem Omnibus passierten wir die Grenze bei Forbach. In Verdun besichtigten wir das Denkmal, das an die Gefallenen des 1. Weltkrieges erinnert und zur friedvollen Völkervereinigung mahnt.

Weiter ging es über Châlons-sur-Marne unserem Ziel entgegen, an Weizenfeldern und Kiefernhainen vorbei, die der Horizont mit hellen Kreidehügeln abgrenzte. Dann in das Pariser Becken hinein, in dessen Mitte das Herz Frankreichs schlägt: Paris. Wie alle Adern unseres Körpers dem Herzen zuströmen, so streben Flüsse, Straßen, Bahnen und Luftlinien dieses Landes seiner Hauptstadt zu.

Wir kamen abends an und wurden in der Cité Universitaire, einer Wohnstätte für 20 000 Studenten, untergebracht.

Und nun wollen wir Lehrlinge berichten, von Paris, der Stadt der Sehenswürdigkeiten und Eigenheiten, der Stadt mit dem riesigen Verkehr und der Fahrweise, an die man sich als Fremder erst gewöhnen muß, der Stadt der Eleganz und des Lichtes, der Hauptstadt Frankreichs: Paris liegt an beiden Ufern der Seine. Die Ile de la Cité, die älteste keltische Siedlung, ist noch immer der Kern der Stadt, um den sich acht Arrondissements ordnen. Umgeben ist das alles von einem Kranz von Hügeln.

Um die Cité herum windet sich die Seine in eleganten Bogen, und hierhin, an die Läden der Bouquinisten, die Spazierwege der Verliebten, die Lager der Clôchards, zog es uns immer wieder, zum Herzen von Paris, aus der die heutige Achtmillionenstadt erwuchs. Das eine Ende der Insel wird von dem imposanten Bau der Kirche Notre-Dame beherrscht, die durch stilistische Geschlossenheit die Vollendung der gotischen Bauweise erreichte. Im Seitenschiff recken sich herrliche Spitzbögen empor. Der Glanz im Inneren rührt von reizvollen Licht- und Schatteneffekten her. Am Ende der Cité erhebt sich der Justizpalast. In seinem Gefängnis, der Conciergerie, wurde 1793 Königin Marie Antoinette zum Tode verurteilt. Hier schmachtete auch der Revolutionär Robespierre. Ein Spaziergang führte uns nach St. Germain-des-Prés, dem früheren Wohnviertel

berühmter Schriftsteller wie z. B. Jean Paul Sartre. Heute ist es Anziehungspunkt für die Jugend mit Cafés, Tanzbars und Zusammenkünften der Existenzialisten. Die Jugend in diesem Bezirk und ihre Lebensart wären schon interessant genug, daß man diese weite Reise unternimmt. Ihre Haartracht und Kleidung waren für uns Anlaß zu lebhaften Diskussionen. Nahebei liegen die Champs-Elysées, wo uns ein Bummel von der Place de la Concorde aus, vorbei an eleganten Läden, Modehäuser, Salons und Cafés, bis zum Arc de Triomphe auf der Place de l'Etoile mit dem „Grabmal des unbekanntem Soldaten“ führte.

Eine verkleinerte Ausgabe des Triumphbogens fanden wir vor dem Louvre, dem ehemaligen Königspalast. Hier bewunderten wir Meisterwerke der Malerei und Bildhauerei aus der Vergangenheit und den letzten Jahrzehnten. Im Stadtviertel Montparnasse hingegen haben die modernen Jünger der Kunst ihre Ateliers eingerichtet. Es herrscht fiebrhaftes Treiben; manche neue Kunstrichtung wurde hier schon geboren.

Mit „Montmartre“ verbinden sich meist nur Vorstellungen von sehr freizügigem Nachtleben, wenn man nicht weiß, daß sich der Montmartre in einen unteren und einen oberen Stadtteil aufteilt. Den unteren Montmartre beherrscht das Vergnügungsviertel von Paris, das erst am Abend erwacht. Auf dem höchsten Punkt von Paris, die weiße, weithin sichtbare Basilika Sacré-Coeur. Gleich nebenan, auf der Place du Tertre, ist die romantische Stelle, wo man den Malern zusehen kann. Hier werden den Touristen bildhafte Erinnerungen von malerischen Windeln und berühmten Bauten der Stadt angeboten, wie z. B. die Madeleine-Kirche, die ursprünglich von Napoleon I. als Ruhmestempel erbaut wurde und die das Aussehen eines griechischen Tempels hat.

Nicht weit davon entfernt befindet sich die Oper, in ihren Ausmaßen die größte Oper der Welt. Und dicht dabei das Café de la Paix, wo wir eine gemütliche Stunde bei einem „Café noir“ verbrachten. Interessant war der Besuch der „halles“, der Zentralmarkthallen von Paris. Auf einer Fläche von 4 ha werden täglich 8000 t Lebensmittel umgeschlagen. Hauptgeschäftszeit ist von 1 bis 8 Uhr morgens. Wir aßen in einem der originellen Lokale, im „Pied de Cochon“ (d. h. „Schweinefuß“), die traditionelle Zwiebelsuppe. Begegnung mit der Geschichte hatten wir bei der Besichtigung des Versailler Schloss-

ses, in dessen Spiegelsaal 1871 das deutsche Kaiserreich proklamiert wurde.

Neben all den Sehenswürdigkeiten dehnt sich im Osten der Weltstadt ein riesiges Industriegelände aus. Hier erzeugt Paris fast die Hälfte aller Gebrauchsgüter des Landes. Der Besuch beim MWM-Kunden Renault in Paris-Billancourt fand unser großes Interesse. Besonders imponierten uns die weitgehend automatisierten Fertigungsstraßen. In der großen modernen Lehrwerkstatt hatten wir bald Kontakt mit den jungen Franzosen. Unvergessen bleibt auch der Tag, an dem wir das Luftfahrt-Museum in Meudon besuchten. Fast alles, was es in der Luftfahrt an Typen gibt, ist ausgestellt, meist als Modell. Ein Oberst der französischen Luftwaffe gab interessante Erläuterungen. Auf dem Flughafen Orly sahen wir dann das Modernste auf diesem Gebiet an Ort und Stelle in Großformat. Faszinierend die Flugriesen, das Starten und Landen, Betanken, das ständige Kommen und Gehen an den Schaltern der Fluggesellschaften aus aller Welt.



Tags darauf spazierten wir durch den Parc du Luxembourg, an der Sorbonne vorbei zum Panthéon, der Begräbnisstätte großer Franzosen. Imponierend auch der Invalidendom mit dem Grabmal Napoleons I. Der letzte Tag sah uns von der 274 m hohen obersten Plattform des Wahrzeichens von Paris, des Eiffelturms, Abschied nehmen. Herrliches Wetter schenkte uns einen großartigen Rundblick. Wir grüßten nochmals die Stadt, die uns für eine Woche in Atem gehalten und begeistert hatte und sagten in der Hoffnung, sie eines Tages wieder besuchen zu dürfen: Au revoir!

Jürgen Göpel und Reinhard Bieberstein, Mannheim

Karlheinz Vohmann, Volmarstein

## Auch die Lehrlinge der KB-Volmarstein zu Besuch bei Pariser Verwandten

Höhepunkt eines jeden Lehrjahres ist für die gewerblichen und kaufmännischen Lehrlinge der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein eine mehrtägige Fahrt. Durch neue, interessante und lehrreiche Eindrücke soll der Bildungskreis der jungen Leute erweitert und nicht

zuletzt das Zugehörigkeitsgefühl zur Knorr-Bremse gefestigt werden. Die diesjährige Fahrt führte auch uns nach Paris. Die Firma Société Générale Isothermos, mit der uns seit vielen Jahren enge Geschäftsbeziehungen verbinden, sollte besucht

werden. Daß diese Firma in Paris liegt, machte die ganze Fahrt noch interessanter und begehrenswerter.

Bei gutem Wetter ging es am 19. Mai mit einem Autobus auf die Reise. Am Nachmittag gegen 17 Uhr Anknüpfung in Paris, der



8,5-Millionen-Stadt an der Seine. Gastliche Aufnahme für die Nacht und für die kommenden zwei Tage fanden wir im Centre International de Séjour. Dieses internationale Jugendheim liegt im Osten von Paris, im Ortsteil Vincennes.

Nach einem stärkenden Abendessen noch ein kleiner Ausflug zur Besichtigung der Basilique du Sacré-Coeur de Montmartre – natürlich mit der Pariser Métro; denn U-Bahnen gibt es ja bekanntlich in unseren Großstädten in Nordrhein-Westfalen noch nicht.

Der zweite Tag war mit einer Stadtrundfahrt ausgefüllt. Hier all das Gesehene zu beschreiben und zu schildern, würde wahrscheinlich den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

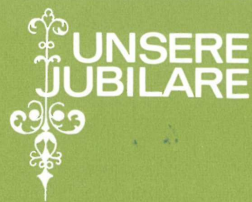
Am dritten Tage führte uns der Weg zur Firma Société Générale Isothermos. Eine lehrreiche Besichtigung und äußerst gastliche Aufnahme. Bevor wir einen Kurzfilm über die Entwicklung des Unicupler zu sehen bekamen, eine herzliche Begrüßung und eine kurze Ansprache des technischen Direktors, Herrn Servant.

Zu schnell vergehen schöne Stunden . . . Der vierte Reisetag sah uns auf der Rückfahrt von Paris über Peronne nach Valenciennes, nahe der belgischen Grenze. Bei der Durchfahrt des belgischen Industriegebietes über Mons, Binche und Charleroi wurden wir stark an unsere unmittelbare Heimat, das Ruhrgebiet, erinnert. Auch hier verstaubte Luft, unfreundliche Werkhallen, klare nüchtere Zweckarchitektur der Industriegebäude und überall rauchende, rußende Kamine. Ein ernüchternder Kontrast zu Paris. Die restlichen Stunden der Fahrt, vorbei an Lüttich, Aachen, Köln, vergingen wie im Flug. Den Ausklang dieser unvergeßlich schönen Fahrt bildeten einige frohe, gesellige Stunden im Restaurant Geitebrügge.



Die Gruppe vor dem Schloß in Versailles

Lehrlinge und Ausbilder auf dem Werksgelände der Fa. Société Générale Isothermos



## UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

25 DIENSTJAHRE



### München Knorr-Bremse GmbH



WILHELM BRUJIN  
Oberingenieur 7. 9. 65



KARL KATHAGEN  
Maschinenformer 8. 10. 65



WILHELM LÖHKEN  
Modellschlosser 8. 10. 65

### Volmarstein

### Knorr-Bremse Volmarstein



KARL BRAND  
Rep.-Schlosser 8. 10. 65



KARL HAHL  
Kfm. Angest. 22. 9. 65



ALOIS SEBER  
Bohrer 12. 10. 65



JAKOB FRANK  
Abnehmer 30. 10. 65

### Motoren-Werke Mannheim AG