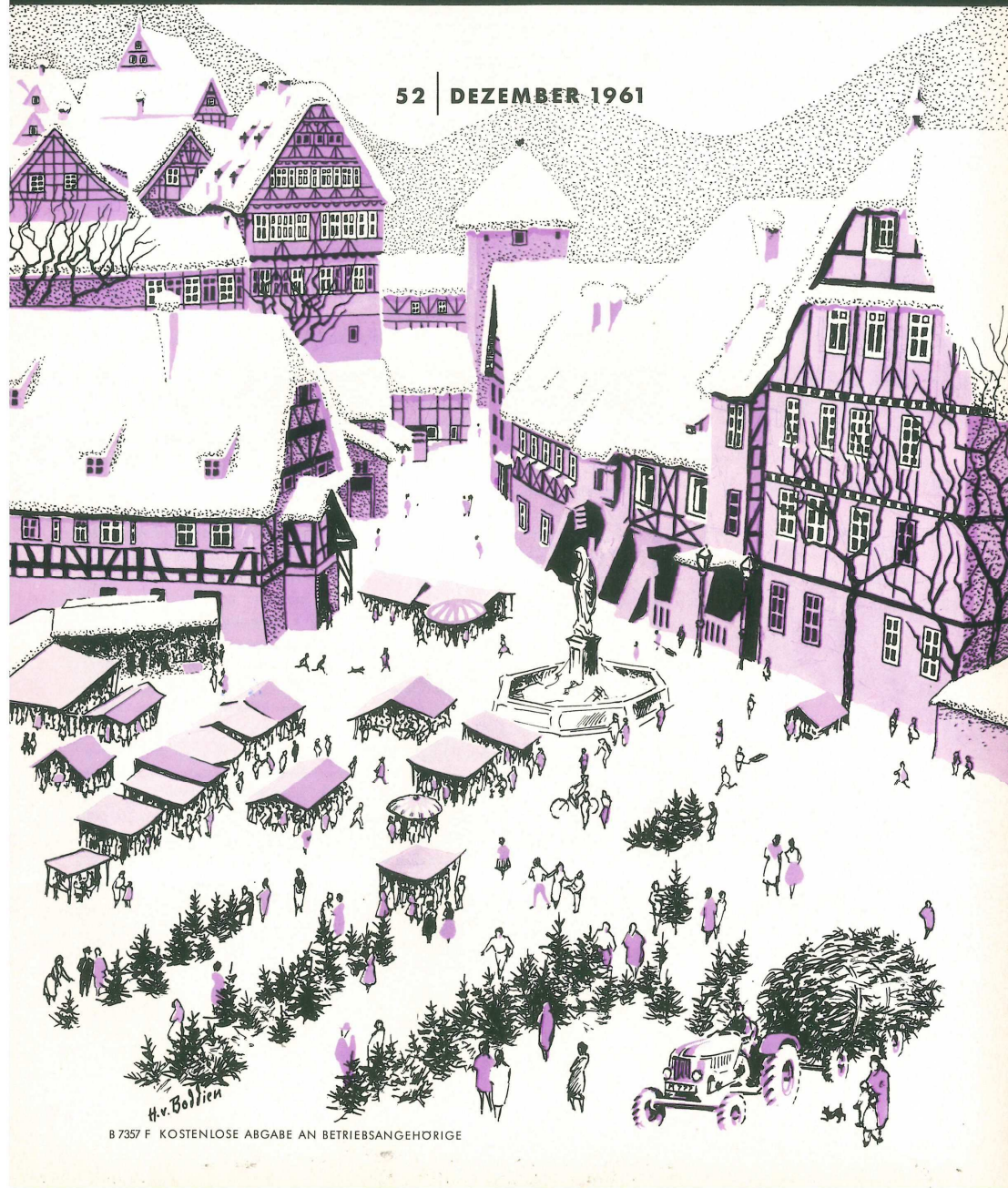


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

52 | DEZEMBER 1961



B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE AN BETRIEBSANGEHÖRIGE



MWM



52

DEZEMBER 1961

INHALT:

- 4 Der Konzern am Jahresende 1961
- 5 Schwarzes Gold in der Wüste von Mauretanien
- 7 Unsere Silvester-Kurzgeschichte
- 11 Alweg-Bahn – Verkehrsmittel der Zukunft?
- 13 Richtfest bei Hasse & Wrede, Berlin
- 14 Tagung der Betriebsräte in Volmarstein
- 15 Mannheimer Fußballer auf dem Prüfstand
- 16 Unsere Jubilare

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 367 41

GRAPHIK:

Willi G. Engelhard, München,
Viktoriaplatz 1
Telefon: 36 18 33

DRUCK:

Kastner & Callweg
München 8, Weihenstephaner Straße 27
Telefon 44 83 07

Seit damals die Taube mit dem Ölzweig im Schnabel zu Noahs Arche geflogen kam und Kunde vom Ende der Sintflut gebracht hatte, gilt sie als das Symbol des Friedens. Das schneeweiße, unbewaffnete Flugzeug der UNO, das überall dorthin flog, wo ein Krieg auszubrechen drohte, erinnerte uns oft an diese Friedens-taube.

Im September des nun scheidenden Jahres stürzte der Generalsekretär der Vereinten Nationen, Dag Hammarskjöld, damit über dem Kongo ab. Es ist ein Gebot der Dankbarkeit, wenn wir kurz vor 1962 noch einmal an Hammarskjöld denken, der 1961 und die Jahre zuvor seine ganze Kraft zur Erhaltung des Friedens eingesetzt hat. Ähnlich wie ein anderer großzügiger und nobler Schwede, der Graf Folke Bernadotte, der von feindlichen Kugeln in Israel getroffen wurde, starb Hammarskjöld im Dienste der Weltorganisation, der Allgemeinheit, der ganzen Menschheit. Sein Flugzeug fiel brennend vom Himmel und zerschellte auf dem Boden Afrikas zwischen Dornenbüschen.

Der Mann aus dem Norden, der den Frieden im Herzen des heißen Erdteils wiederherstellen wollte, hat in jedem Sinne eine weite Reise zurückgelegt:

Dag Hammarskjöld stammte aus einem der ältesten Geschlechter Schwedens. Er war Dr.-phil., graduierter Jurist und Nationalökonom. Mit 31 Jahren wurde er Staatssekretär und bereits mit 36 Präsident der Schwedischen Reichsbank. Mit 47 Jahren riefen ihn die Völker der Welt an die Spitze ihrer Organisation. 1955 flog er nach Peking und erreichte die Freilassung der fünfzehn gefangenen amerikanischen Flieger. Im Herbst 1956 organisierte er nach dem britisch-französischen Angriff auf den Suez-Kanal die erste UNO-Polizeitruppe und rettete den Frieden im Nahen Osten. Als 1960 die Flammen im Kongo emporzügelten, war er 48 Stunden später mit seiner Feuerwehr, den UNO-Truppen, zur Löschung des Brandes zur Stelle.

Hunderte von „Blauhelmen“, wie die Soldaten des Friedens aus vielen Ländern der Welt genannt werden, haben inzwischen bei ihrem freiwilligen Einsatz in Urwäldern und Wüsten ihr Leben verloren. Bei regulären Armeen der Nationalstaaten kommt es nicht allzu oft vor, daß ein Oberkommandierender im Kampf draußen an der Front, inmitten seiner Leute fällt. Der OB der UNO aber, Dag Hammarskjöld – ein Zivillist durch und durch, und mehr stiller Gelehrter als Offizier – scheute kein persönliches Risiko. Er stellte stets die Sache über seine Person. Er fiel im Einsatz genauso wie mancher seiner irischen, abessinischen und italienischen Soldaten, die fern ihres kleinen Vaterlandes einer größeren Sache dienten.

Das Wirken eines bedeutenden Mannes wie Dag Hammarskjöld endet gottlob nicht mit seinem Tode. Es strahlt weit über sein Ende auf Erden hinaus. Es leuchtet wie die Positionslichter eines Flugzeugs, das ständig über unseren Häuptionern am nächtlichen Himmel seine Kreise zieht. Es mag manchmal von Wolken verdeckt werden, aber es taucht doch immer wieder auf.

Wenn wir auch in kommenden Jahren unsere Augen offen halten und nach oben richten, dann müssen wir diese Lichter sehen.

WEIHNACHTEN 1961

Das Jahr, von dem wir nun Abschied nehmen, war, wenn wir die politische Lage in der Welt und in unserem Vaterland betrachten, kein besonders ruhiges. Es gab harte Auseinandersetzungen, deren Auswirkungen auch an manchen ehemaligen Mitarbeitern unserer Werke in Berlin nicht spurlos vorübergegangen sind. Ich denke hier in erster Linie an die vielen menschlichen Probleme und Schicksalsschläge, von denen seit dem 13. August 1961 so mancher von uns betroffen wurde. Zu all dem Leid, das durch die Trennung von Familien entstanden ist, kommt in vielen Fällen jenseits der Mauer nun auch noch die Sorge um den Lebensunterhalt durch den Fortfall jeglicher finanzieller Unterstützung von außen. — So betrachtet, ist Berlin nicht nur ein politisches Problem, sondern zuerst ein menschliches!

Ansonsten jedoch wurde die Arbeit unseres Unternehmens von den politischen Krisen gottlob kaum berührt. Wir konnten wieder weiter aufbauen und zwar — was mich persönlich besonders freut — sogar in Berlin. Genau vor einem Jahr, im Dezember 1960, erwarben wir das Gummiwerk Daubitz in Berlin-Rudow, und vor zwei Monaten wurde das Richtfest einer neuen Werkschale bei Hasse & Wrede gefeiert. Ein Zeichen dafür, daß sich unsere Werke in Berlin trotz eines mitunter widrigen Klimas weiter entwickeln . . .

Aber auch in München, Mannheim und Volmarstein ging die Entwicklung zufriedenstellend weiter. Im Laufe des Jahres wurde die Produktionsfläche bei MWM durch eine neue Werkschale vergrößert, unser Stahlwerk Volmarstein erhielt eine neue Schmelzhalle mit leistungsstärkeren Elektroöfen und die Südbremse einen Neubau mit moderner Farbspritzanlage.

Wir dürfen also sagen, daß wir auch 1961 ein anständiges Stück Arbeit mit vereinten Kräften hinter uns gebracht haben. Dafür möchte ich Ihnen an dieser Stelle danken — und ich möchte Sie zugleich bitten, auch an die Aufgaben, die im neuen Jahr auf uns warten, wieder im alten guten Geist heranzugehen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches und vor allem friedliches 1962.

Ihr

Stehen wir am Ende eines Jahres, so pflegen wir Rückschau zu halten. Gleichzeitig bemühen wir uns um eine Vorschau auf das kommende Jahr. — Das Jahr 1961, das jetzt zu Ende geht, war nicht nur erfüllt von Alltäglichem, nicht nur vom Pflichtbewußtsein, das zur Erhaltung unserer Arbeitsplätze, unserer Existenz notwendig ist, auch nicht nur vom Verlangen nach besseren Arbeitsbedingungen, längerem Urlaub und anderem mehr — das Jahr 1961 brachte auch vieles, was wir nicht voraussehen konnten, besonders auf politischem Gebiet.

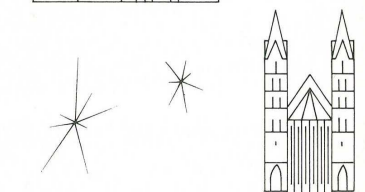
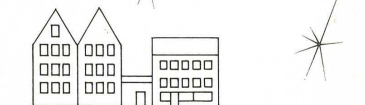
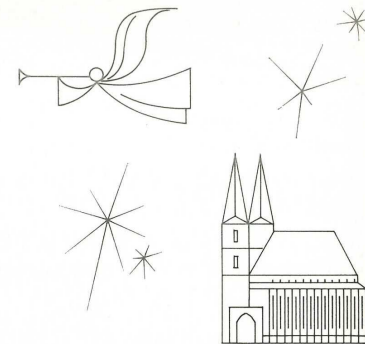
Es ist nicht meine Aufgabe, hier über große politische Probleme zu sprechen, jedoch dürfen wir an einem Ereignis, das uns und darüber hinaus viele Völker der Erde in Erregung brachte, nicht einfach vorübergehen: Der 13. August 1961 in Berlin, an dem man begann, in der geteilten Stadt Stacheldraht und Betonmauern zu errichten und dadurch die ohnedies schon gestörte Verbindung von Deutschen zu Deutschen erschwerte, ja zunichte machte, wird uns noch lange Zeit und besonders im kommenden Jahr beschäftigen müssen.

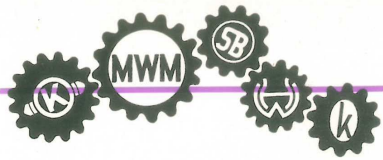
Wir rufen allen Staatsmännern der Welt, besonders denen der Siegermächte, zu: Der Friede muß allen Völkern erhalten und gegeben werden. Deshalb gebt auch uns Deutschen endlich den Frieden!

Hiermit sage ich allen Kolleginnen und Kollegen unserer Schwesternwerke herzlichen Dank für ihre Mitarbeit und ihr Vertrauen. Besonderen Dank den Vertrauensleuten und Betriebsräten aller Werke.

Ihnen allen und Ihren Familien wünsche ich alles Gute zum Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr.

Im Auftrage der Betriebsräte aller Werke





DER KONZERN AM JAHRESENDE 1961

Das Jahr 1961 ist zwar noch nicht zu Ende, trotzdem aber können wir schon sagen, daß es umsatz- und auch auftragsmäßig eine gute Entwicklung genommen hat. Wir hoffen, daß wir auf annähernd 240 Mill. DM Umsatz im Konzern kommen werden. – Im Vorjahr, also 1960, hatten wir einen Umsatz von 207 Mill. DM zu verzeichnen.

Die Umsatzsteigerung im laufenden Jahr verteilt sich nach den bisher vorliegenden, noch nicht endgültigen Zahlen auf alle Konzernwerke. Den stärksten Anteil dürfte hierbei die KB-GmbH. München mit einer voraussichtlichen Steigerung von rd. 50% haben. Dieser glückliche Umstand ist vor allem den hohen Bestellungen der Bundesbahn und den unverändert guten Verkaufserfolgen im Ausland zu danken. Beträchtliche Umsatzsteigerungen erzielten aber auch die Kfz-Bremsen-Abteilung und die heute noch kleine Abteilung Druckluftsteuerung.

Beim Werk Volmarstein ist die Umstellung von Bessemer- auf Elektro-Stahlguß erfolgreich durchgeführt worden. Qualität und Quantität des Ausstoßes sind gestiegen. Der Umsatz wird sich hier um etwa 7% gegenüber dem Vorjahr erhöhen. Besondere Aufmerksamkeit wird der weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im Grauguß-Sektor zugewandt.

Die MWM werden ebenfalls mit 8–10% über dem Umsatz von 1960 liegen; es wird voraussichtlich ein Umsatz von 135 Mill. DM erzielt. Die Marktlage auf dem Motoren-Gebiet ist unausgeglichen; während das Schlepper-Geschäft etwas stagniert, ist bei Mähdreschern und den übrigen Landmaschinen eine weiterhin rege Nachfrage

gen, insbesondere der Knorr-Bremse, gerechtzuwerden. Das ist gelungen; ihr Umsatz wird voraussichtlich um annähernd die Hälfte über dem des Jahres 1960 liegen. Diese Ausweitung bedingte vor allem eine Vergrößerung der Belegschaft; die SB beschäftigt heute etwa 2800 Mitarbeiter.

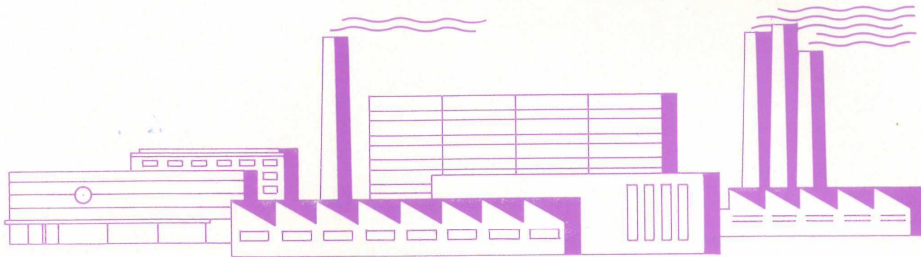
Auch Hasse & Wrede und Kübler haben sich gut entwickelt. Beide Werke wurden durch die Teilung von Berlin im August empfindlich getroffen, als mit einem Schlag viele langjährige Mitarbeiter und Fachkräfte ausfielen. – Die Werke werden darüber hinwegkommen – für den einzelnen betroffenen Mitarbeiter aber ist es ein schwer zu ermessender Schicksalsschlag.

Ausgezeichnete Umsätze hat auch unsere brasilianische Niederlassung aufzuweisen.

Der Auftragsbestand des gesamten Konzerns, der im laufenden Jahr durch die hohen Auslieferungen leicht abgenommen hat, beträgt rd. 120 Mill. DM und gewährleistet eine Beschäftigung von 6–7 Monaten.

Wir beschäftigen im Konzern 8100 Personen, davon 6000 Arbeiter und 2100 Angestellte. An Löhnen und Gehältern zahlten wir 1960 rd. 52 Mill. DM, für gesetzliche soziale Leistungen wendeten wir 7 Mill. DM, für freiwillige soziale Leistungen 4,9 Mill. DM auf. – Die Zuführungen zu dem Altersversorgungswerk und den Unterstützungsvereinen betragen pro Jahr etwa 1 Mill. DM.

Neben den MWM und der Südbremse haben ab 1961 auch H & W, Kübler und KB-München rechtsverbindliche Renten-zusagen.



vorhanden. In der Seeschifffahrt ist man zurückhaltend; die Binnenschifffahrt dagegen bietet immer noch gute Möglichkeiten. Aufträge auf Grund von Neubauten gingen von der Tankschifffahrt ein. – Die MWM konzentrieren sich sehr stark auf den im letzten Jahr entwickelten luftgekühlten Schnellläufer. Gewisse Leistungslücken im Fabrikationsprogramm werden im Laufe der nächsten Jahre geschlossen werden.

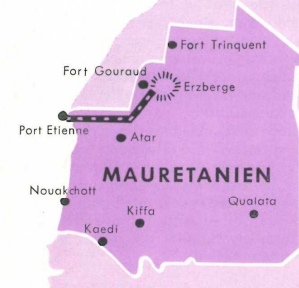
Das Hauptanliegen der Südbremse, die ja stärkstens verbunden ist mit der Knorr-Bremse München und den MWM, war es, fertigungsmäßig den stark erhöhten Anforderun-

Zu Zwecken der Rationalisierung, der Kapazitäts-Erweiterung und der allgemeinen Ersatzbeschaffung haben wir 1960 14 Mill. DM in das Anlagevermögen investiert; im Jahre 1961 dürften die Investitionen etwa 10 Mill. DM betragen.

Alle Werke haben das Jahr 1960 mit guten Gewinnen abgeschlossen. So war es den MWM und der SB möglich, je 9% auf das erhöhte Grundkapital auszuschütten. Auch unsere übrigen Werke haben zum Teil Ausschüttungen vorgenommen, zum Teil sind die Gewinne für verstärkte Investitionen vorgesehen. ZV/Sch.

SCHWARZES GOLD IN DER WÜSTE VON MAURETANIEN

VON ERZBERGEN, ERZBAHNEN UND KNORR-BREMSEN . . .



Vor etwa zwei Jahren wurden durch die Unterzeichnung eines Vertrages die Grundlagen für den Abbau von Eisenerz in der Sahara von Mauretanien geschaffen: die Weltbank in Washington stellte der „Société Anonyme des Mines de Fer de Mauritanie“ (MIFERMA) einen Kredit in Höhe von 66 Mill. Dollar zur Verfügung. Mit diesem Geld sollen Förderanlagen mit einer Jahreskapazität von 4–6 Mill. t Eisenerz errichtet, eine Eisenbahnlinie zur Atlantikküste gelegt und Umschlageneinrichtungen für die Verladung des Eisenerzes auf Frachtschiffe gebaut werden.

Die Eisenerze von Fort-Gouraud werden auf 120 Mill. t veranschlagt. Der Eisen-gehalt des Erzes beträgt 65%, und entspricht damit den hochwertigen schwedischen und südamerikanischen Erzen. Die Eisenerzvorkommen liegen allerdings 675 km von der Küste entfernt und müssen nach Abbau an das Meer, zu dem kleinen Hafen Port Etienne, transportiert werden. Dort will man das Erz verschiffen und zur Verhüttung nach Frankreich bringen.

Für den gesamten Wagen- und Lokomotiv-Park, der zum Abbau der Erze benötigt wird, hat die MIFERMA Knorr-Bremsen vorgesehen, und zwar die Type KEG-14“ mit 2 Bremsleitungen 1¼“, die sich für die langen und schweren Erzwagenzüge besonders gut eignet . . .

Über seine Eindrücke von Mauretanien und von den Schwierigkeiten, die dieses Projekt mit sich bringt, berichtete Herr Ing. Bruhn, der im Auftrag der Knorr-Bremse GmbH., München, kürzlich die Mauretanisch-Islamische Republik besuchte.



Am zweckmäßigsten als Unterkünfte: Blechhäuser

„ . . . Als erstes galt es einmal, in der Sandwüste von Mauretanien für das gesamte Personal des Unternehmens Unterkünfte zu schaffen. Dazu wurden Fertigteile aus Frankreich bezogen und auf besonderen Zementsockeln Blechhäuser zusammengesetzt. Das Innere dieser Häuser wurde aus verschiedenen Gründen sehr einfach gehalten. Einer dieser Gründe ist das Eindringen von Sand, mit dem alle Gegenstände bedeckt sind. Bedienstete Mauren fegen mit Stäbchen die größten Mengen dieses feinen Sandes zur Tür hinaus.

Das Problem Wasser versuchte man zunächst durch Umformung von Meerwasser in Süßwasser zu lösen. Quantitäts- und qualitätsmäßig befriedigte es jedoch nicht, so daß nach Quellen in der Sahara geforscht wurde. Eine ergiebige Quelle wurde in 120 km Entfernung in der Wüste gefunden. Unter großen Schwierigkeiten, bedingt durch das Klima, wurden von den zur Verfügung stehenden Arbeitern, Negern und Mauren Pumpwerke errichtet und das kostbare Naß in Kesselschleppern nach Port Etienne durch die Wüste geschafft.

Auf die Problematik, die mit der Kanalisation verbunden ist, soll hier nicht näher eingegangen werden.

Zur Lichterzeugung wurde ein Dieselaggregat errichtet und ein umfangreiches Stromnetz, das Wohnungen, Werkstätten und Hafenanlagen versorgt, gelegt.

Alles dies waren die Voraussetzungen dafür, um überhaupt einen Schienenstrang von Port Etienne aus zu dem Erzberg legen zu können!

Für den eigentlichen Bau der Eisenbahnlinie wurden in erster Linie Schottersteine benötigt. Man suchte in der Sahara geeignete Steinvorkommen und fand diese 80 km entfernt. Schwere Abbruch- und Zerkleinerungsmaschinen mußten durch die Wüste dorthin transportiert werden, und endlich konnten dann die ersten Schienen gelegt werden, nachdem auch die Schwellen aus Frankreich angeliefert wurden. – Wegen des ewigen Sandsturmes müssen alle Beteiligten neben den obligatorischen Sonnenbrillen noch Motorradbrillen und Kopftücher tragen. – Der Schienenstrang ist bis jetzt 160 km vorgetrieben und man hofft, in etwa zwei weiteren Jahren den Eisenerzberg erreicht zu haben.

Dieser Arbeitsanzug schützt vor dem ständigen Sandsturm





Die Behausungen der Mauren sind denkbar primitiv



Die maximalen Temperaturen in dem dortigen Teil der Sahara von 55° im Schatten und 70° in der Sonne sowie der Nachschub der Verpflegung für die Arbeiter bedeuten für europäische Verhältnisse unvorstellbare Schwierigkeiten. In der Zwischenzeit werden etwa 500 4achsige Erzgüterwagen mit der Knorr-Druckluftbremse in Frankreich gebaut, die dann in Einheiten von 140 Wagen mit je 100 t Vollastgewicht, also mit 14 000-t-Zügen, das Erz nach Port Etienne fahren werden. Zugleich werden in Japan Erztransporter von 55 000 t gebaut, die das Erz nach Dünkirchen fahren und dort in vorbereiteten Hüttenwerken löschen werden. Das Endprodukt soll dann ein hochwertiges Stabformseisen sein. Ein spezielles Problem beim Bau des Schienenstranges und dessen Benutzung bedeuten die Wanderdünen, die in riesiger Ausdehnung von dem ewigen Nordostwind, der in den ersten 7 Monaten des Jahres Geschwindigkeiten bis 80 km/h erreicht, langsam vorgetrieben werden und alles überschütten, was sich ihnen in den Weg stellt. Die Geschwindigkeit dieser Wanderdünen beträgt 8 bis 10 m im Jahr und konnte bisher durch nichts aufgehalten werden. Mit einigem Erfolg wird jetzt versucht, altes Öl auf die Kimmung der Dünen zu gießen, die sich den Schienen nähern, und so vielleicht einen Stillstand herbeizuführen. Der ständig über die Schienen wehende Sand könnte mit einem Sandräumer an der Lok zwar weggeräumt werden, durch die Feinheit des Sandes stäubt er aber auf die

Schienen zurück, so daß die Lok auf den Sand auffährt. Durch die hohe Achslast wiederum verhärtet der Sand blitzschnell und verwandelt sich in seinen Ausgangsstoff, den Sandstein. Dadurch verläßt der Spurranz der Räder die Schiene, und die Lok entgleist. Dies wurde praktisch vorgeführt. In dieser Lage müssen alle, einschließlich Lokführer, zur Schaufel greifen und den Sand von der Schiene schaufeln. Das geschah auf einer Versuchsfahrt von 80 km Strecke viermal.

Die Hauptschwierigkeiten liegen jedoch in der ungeheuren Primitivität der nomadisierenden Mauren begründet, die zu fast 97% Analphabeten sind. Man glaubt sich bei der Betrachtung ihrer Lebensgewohnheiten ins biblische Zeitalter zurückversetzt! Vor ihren dürftigen, verschmutzten Behausungen liegen zwischen allem Unrat Tausende von Gläsern. – Frauen und Mädchen bleiben, da sie dem Islam angehören, für den Fremden unsichtbar.

Die Leiter der Gesellschaft sind auf diese maurischen Arbeiter nicht sehr gut zu sprechen. Ihre Gleichung lautet: auf zwölf Mauren ein europäischer Arbeiter – aber auch das nur bei wohlwollender Betrachtung! Dagegen sind die aus dem Senegal herangeholten Neger sehr intelligent und führen verschiedene handwerkliche Arbeiten recht geschickt aus. Sie bewähren sich auch als Händler und legen mit ihren Waren manchen Europäer herein.



Intelligent und anständig: die Neger aus dem Senegal

Die Frage, warum sich Europäer unter diesen schweren Bedingungen für solche langjährigen Dienste verpflichten, kann damit beantwortet werden, daß nach wie vor der schwarze Erdteil lockt und die Freiheit der Stellung, die in jedem Falle eine höhere als im Heimatland ist. Ein große Rolle spielt auch das Gehalt. Es beträgt rund das Doppelte von dem zu Hause in Frankreich. Außerdem ist die gesamte erstklassige Verpflegung und die Wohnung umsonst. Die auf diese Weise gesparten hohen Gehälter verdoppeln sich, wenn das Geld auf französischen Banken deponiert wird – die mauretischen Franken liegen im Wert zweimal so hoch wie die französischen! Trotz allem bleibt die Leistung der französischen Techniker bei der Erschließung Mauretaniens bewundernswert, denn sie führen ein Leben, das jeder kulturellen Abwechslung entbehrt. Möge ihrer Arbeit im Dienste der MIFERMA weiterhin Erfolg beschieden sein und die Zukunft einen glücklichen Abschluß des Unternehmens herbeiführen, das mit solch einem ungeheuren Geldaufwand begonnen wurde!

UNSERE SILVESTER- KURZGESCHICHTE

Perutz-Film, phot. S. Beier



Am 1. Januar gegen 4 Uhr morgens hielt vor einem Haus in der Filserbräustraße in München ein Wagen. Ihm entstieg ein kleiner dicker Mann von 52 Jahren namens Ignaz Krumbichl. Das Bemerkenswerteste an ihm war der große altmodische Schnauzbart, dessen nikotingefärbte Haare melancholisch wie die Zweige einer winzigen Trauerweide über einer halb zerkauten Virginiazigarre hingen. Die Nase über dem Bart leuchtete rot, doch nicht vom Genuß alkoholischer Getränke – was man in Anbetracht der späten Stunde der Heimkehr zwischen Silvester und Neujahr durchaus hätte annehmen können – sondern von der barbarischen Kälte, die an dem knollig geformten Gesichtsker Krumbichls besonderen Gefallen gefunden zu haben schien. Ignaz trank gern mal einen über den Durst – die Wies'n und den Nockherberg verließ er nie unter sechs Maß – aber er trank nicht im Dienst, und an diesem 1. Januar kam er gerade vom Dienst. Er war nämlich Besitzer eines Taxis. In der letzten Nacht des Jahres, während sich die anderen amüsierten, hatte er zu tun gehabt. Nun freute er sich auf sein ruhiges Zimmer und den Kachelofen, den die Theres Burglmaier,

seine Zugehfrau, sicherlich so gut gefüttert hatte, daß er auch jetzt noch wohlige Wärme ausströmte. Ignaz schloß seinen Wagen ab und wandte sich schon zum Gehen, als sein Blick ganz zufällig in den Passagierraum seines Taxis fiel. Da lag doch tatsächlich noch etwas auf dem Polster! Es schimmerte seidig... „Vergeßlich san die Leut, immer lassen sie was liegen, und ich hab dann die Schererei mit dem Gelump,“ brummte er und öffnete noch einmal die Wagentür. Er fand einen langen breiten Schal aus wertvollem Stoff, wie ihn Damen zum Schutz und zur Zierde um ihre Schultern tragen. „So was Gut's“, dachte er, während seine Finger behutsam in die weiche Seide griffen, „wenn ich den der Theres zeige, die gibt das schöne Stück nimmer aus der Hand.“ Er nahm den Schal an sich. Dabei bemerkte er, daß zwischen den Polstern noch etwas lag: ein Notizbuch. Er hob auch diesen Gegenstand noch auf. „Jo mei, die Leut sind in der Silvesternacht halt alle leicht deppert und achten nicht auf ihr Zeugs. Besonders die jungen Leut und die Liebespaare. Ich mag schon nimmer in meinen Spiegel schau, denn die drücken und busserln

sich was zurecht! Da ist's freilich kein Wunder, wenn ich dann am Morgen fuderweis Haarnadeln, Kämmе und Schleiferln finde! Es sollte mich gar nicht überraschen, wenn ich heut nach der Silvesternacht noch mehr entdecke.“ Und wirklich: er stieß am Boden auf ein Zigarettenetui und in der Ecke des Polsters auf ein fremdes Spitzentäschentuch. Ignaz schnaufte befriedigt: „Jetzt hab ich wohl endlich alles bei einander: Schal, Notizbüchle, Zigarettenetui und Taschentücher – die reinsten Warenhausausstattung. Nun kann ich endlich auch mal in Ruhe Silvester feiern.“ Er schob sich die Fundsachen in die Tasche, machte seinen Wagen endgültig dicht und stapfte durch den leichten Schnee hinüber zu seiner Haustür. „Schlampig san die Leut heutzutage, schlampig...“ Doch seine kleine Wohnung fand er in bester Ordnung vor. Dort lag und stand jedes Ding an seinem richtigen Platz, denn die Theres liebte keine Schlamperie. Im Ofen lag noch eine gehörige Portion Glut, und auf dem Tisch stand eine Flasche Silvesterkognak. Krumbichl zog Mantel und Schuhe aus. Dann schlüpfte er in die Pantoffeln und ließ sich in den Sessel fallen.



Ah, es tat gut, in der Wärme zu sitzen! Er schenkte sich ein Glas Kognak ein. Auf ein gutes neues Jahr, mit Steuerermäßigungen für die mittleren Einkommen und ohne Benzinpreiserhöhung! Und noch ein weiteres Glaserl auf den braven Bucenaurus, auf daß er noch ein Jährchen unfallfrei durch Münchens Straßen schaukele! (Bucenaurus nannte Krumbichl seinen nicht mehr ganz jungen Wagen nach dem Prunkschiff des Kurfürsten, das lange Zeit im Starnberger See gelegen hatte, bis es eines Tages verfault und auseinandergefallen war.) Und noch ein Glas auf den Cavalier am Steuer, Ignaz Krumbichl. Prost Ignaz – mit dir trink ich doch am liebsten. Was sollte er sich sonst noch zum neuen Jahr wünschen? Möglichst wenig Glatteis, nicht so viel neue Bauarbeiten in Münchens Straßen und um Gottes willen keine Unterpfasterbahn, die ihm die Gäste wegschnappte...

Nach dem fünften Glaserl fühlte er nun auch im Innern eine angenehme Wärme. Er erhob sich, um sich eine neue Virginia anzuzünden. Beim Kramen nach den Streichhölzern stieß er auf seine Fundstücke. Die mußte er doch mal eingehender besichtigen! Er breitete die Dinge vor sich auf dem Tisch aus und betrachtete sie sinnend. Zuerst nahm er sich das Notizbüchlein vor. Vorn stand die Adresse. Er las darüber hinweg. Ein ordentlicher Mensch, murmelte er beifällig, ich kann ihm sein Büchlein ja schicken, wenn er sich nicht meldet. Er blätterte die Seiten durch und fing an, vor sich hin zu schmunzeln. Das schien ja ein junger Halldori zu sein, ein rechter Casanova... Da stand nämlich fein säuberlich jedes Rendezvous verzeichnet: am 3. Treffen mit Monika im Café am Dom, am 8. Fahrt zu Bärbel nach Nürnberg, am 13. Kino mit Jutta, 17. mit Monika in der „Hängematte“, 22./23. Wochenende auf der Hütte mit Lieschen, 26. Krach mit Monika, 28. Versöhnung mit Monika im „Käftig“, 1. große Party bei Jutta – Doris kennengelernt, 4. mit Doris im Kino. Ignaz ließ erschöpft das Büchlein sinken. Der Junge hatte vielleicht ein Tempo am Leib! Das schwirrte nur so von Mädchennamen. Sicher ein hübsches Bürschchen zwischen 20 und 30, um das

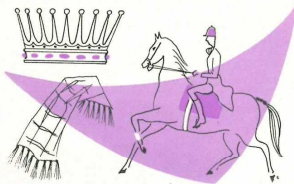
sich die Mädchen rissen. Ach ja... Ignaz fuhr sich mit der Hand über seinen kahlen Kopf. Haare müßte man haben und noch mal so jung sein wie der Notizbuchschreiber, dann würden einem auch die Mädchen zufliegen. Prost Ignaz, warst zu deiner Zeit auch kein Weisenknebel! Auf die schönen Erinnerungen, auf die Erinnerungen an die vielen Schönen!

Und welcher Schönen mochte wohl dieser Seidenschal gehören? Er langte ihn sich vom Tisch und strich so zärtlich über die Seide, als sei sie ein wunderbares weiches Frauenhaar. Für einen Augenblick schloß er die Augen und versuchte sich die Frau vorzustellen, der dieses zarte Gewebe gehörte. Er hatte so manche Dame in dieser Nacht von Hotels, in denen Silvesterbälle stattfanden, abgeholt, aber sein Gedächtnis ließ ihn nach dem siebten Kognak schnöde im Stich. Es mußte eine wirklich feine Dame sein, groß und stattlich, mit einer Krone von goldenem Haar und alabasterweißen Schultern, auf denen dieser kostbare Schal gleich einer kleinen Wolke von Duft und Farbe ruhte. Vielleicht kam diese stolze Frau zu ihm, Ignaz Krumbichl, um sich ihren Schal persönlich zu holen? Gnädige Frau, würde er dann sagen, welch ein Glanz in meiner armen Hütte, und ihr die Hand küssen – so etwas allmodisch aber unerhört nobel, wie der Birgel früher in seinen Filmen...

Auf den Birgel und die gute alte Zeit, in der es noch Kavaliere gab! Nicht solche am Steuer, sondern solche hoch zu Roß, die mit dem Seidenschal ihrer Dame am Herzen, unter der schmucken Uniform, schneidige Attacken gegen den Feind ritten. Prost Rittmeister Birgel, reiten Sie weiter für Deutschland! Ja, lang war's her... Der Schal glitt ihm aus der Hand und fiel zu Boden. Seine Finger griffen nach den beiden letzten Fundgegenständen, dem Zigarettentui und dem Spitzentüchlein. Ersteres schien ihm nicht wert einer eingehenden Betrachtung. Es war aus einfachem Holz und von plumper, fast roher Form, abgegriffen von vielen Händen, alt und unansehnlich. Es mochte einem von den kropfigen Burschen vom Land aus Tutenhausen, Ampfing oder Erding gehören, die mal Silvester in der Großstadt München verleben wollten und vor ihren Mädchen mit einer Taxenfahr angeben. Kein Fund, den es sich lohnte, aufzuheben...

Ignaz schob das Tui verächtlich fort. So ein billiges Gelump! Da war doch das Spitzentüchlein hier was ganz anderes! Dem sah man direkt an, daß es aus einer guten Handtasche kam. Ein richtiges Nobeltuch: schneeweiß und

vornehm. In der Ecke stand sogar ein Monogramm, „RvS“ buchstabierte Ignaz und riß seine Augen auf, als er darüber ein Krönchen entdeckte. Respekt, Respekt – ein Aristokratenüchlein! Gleich zählte er die Zacken der Krone. Dreimal verzählte er sich, denn seine Augen sahen allmählich doppelt. Aber endlich schaffte er es. Neun Zacken, also eine Gräfin. Das wußte er genau, beim Adel kannte er sich aus, denn sein Vater war schließlich beim König Ludwig selig Kutscher gewesen. Also eine Gräfin, eine leibhaftige Gräfin! Ignaz hatte bis dato nur die Gräfin Mariza im Deutschen Theater gesehen. Er war ganz gerührt: was doch für vornehme Herrschaften mit mir fahren, überlegte er, am Tüchlein schnuppernd. Es duftete gar köstlich nach einer edlen Essenz. Dieser Duft war so berauschend, daß er Ignaz einschläferte... Im Traume



sah er dann einen Reigen von wunderschönen Damen. Sie warfen ihm Kußhände zu, winkten mit Schals und Spitzentüchern und zogen den Kreis immer dichter um ihn, bis er schließlich völlig von ihnen umgeben war – wie ein alter stahliger Kaktus von herrlichen Orchideen.

Als ihn eine der Damen an der Hand faßte und zu sich zog, wachte er mit einem seligen Lächeln auf den Lippen auf. Doch statt eines holden jungen Gesichtes sah er das runzlige der Theres Burglmaier. Ihre grobe Stimme traf ihn wie ein Hieb mit einem Holzschait: „Herr Krumbichl, Herr Krumbichl, was ist denn mit Eahna? Sie sind ja ein ganz Schlimmer, so ins neue Jahr hineinzuschlafen. Und was haben Sie denn da auf dem Tisch? Einen Schal und ein Spitzentüchlein. Sie haben wohl gar Damenbesuch gehabt in der Silvesternacht?“

Ignaz grunzte nur mißvergnügt. „Bittschön, Herr Krumbichl, stehen'S doch gefälligst auf. Es ist Besuch draußen. Ein junges Maderl, ein blutjunges“, setzte sie mit einem mißbilligenden Blick hinzu. „Könnt Ihre Tochter sein.“ „Wie – was?“ Ignaz fuhr hoch. „Alsdann, lassen Sie das Maderl herein.“ Die Theres tat, wie er ihr befohlen hatte, dann verschwand sie in der Küche und hantierte laut mit Töpfen und Tiegeln, um auf diese Weise gegen die rüde Behandlung zu protestieren.

Die Besucherin trat ins Zimmer: ein kleines zierliches Ding zwischen 18 und 20. Sie trug ihr Haar hochgerümt wie eine chinesische Pagode, so daß sie aussah, als sei sie eine Zwergin mit aufgeblähtem Kopf. Das Haar war lila gefärbt, die Fingernägel silbrig lackiert, die Lippen roter als rot. Ignaz sah's mit Grausen und konstatierte: ein Flitscher! Was das nur von mir will! – ausgerechnet am Neujahr! Die aufgetafelte kleine Person trat an den Tisch und griff sich, mir nichts dir nichts, den Schal. „Gott sei dank!“ zwitscherte sie. „Ich dachte schon, ich hätte ihn vielleicht im ‚Regina‘ liegen lassen.“ Ignaz fiel aus allen Wolken. „Wieso gehört der Ihnen? Wie kommen Sie denn überhaupt zu meiner Adresse? Das müssen Sie mir schon ganz genau erzählen.“

Das Mädchen erschrak. Kleinlaut antwortete sie: „Aber erinnern Sie sich denn nicht mehr an mich? Sie haben mich doch mit einer ganzen Blas'n zusammen, dem Pepperl, der Mizzi, dem Loiserl und Sepperl, vom ‚Regina-Hotel‘ abgeholt...“ Ignaz schüttelte den Kopf: „Dös kann schon sein. Ich hab in der Silvesternacht viele Leut gefahren. Ich merk mir nicht das Gesicht von jedem Fahrgast. – Das ist also Ihr Schal?“ Er wand ihn ihr aus der Hand. „Da können Sie mir ja genau sagen, wo Sie ihn gekauft haben. Da ist nämlich ein Markerdrlin von der Firma.“

Das Mädchen wurde rot und stotterte: „Den Namen habe ich vergessen...“ Nun kam sich Ignaz wie ein Untersuchungsrichter vor: „Vergessen?“ echote er drohend. „In Ihrem Alter vergißt man doch so etwas nicht. Oder gehört er am Ende gar nicht Ihnen?“ Das Mädchen biß sich auf die Lippen: „Nein, eigentlich gehört er mir nicht...“ Ignaz geriet in Zorn und sprach nun ein ganz sauberes Hochdeutsch: „Also wollten Sie sich vielleicht fremdes Gut aneignen?!“ „Aber ich habe ihn wirklich in Ihrem Taxi vergessen, glauben Sie es mir doch. Ich bin das Dienstmädchen von Frau Dr. Bornemann in der Widemayerstraße. Und der Schal gehört der gnädigen Frau. Ich wollt' Silvester mal ganz groß mit meinem Spezi ausgehen, und da hab ich mir den Schal halt ausgeliehen.“

„Das soll ich glauben?“ „Wenn Sie wollen, können Sie bei der gnädigen Frau anrufen – aber ich bit!' Sie schön, es nicht zu tun. Ich flieg' sonst bestimmt raus. Ich geb Ihnen mein Ehrenwort, daß es stimmt.“ „Aber wie sind Sie denn an meine Adresse gekommen?“ „Durch Ihre Kollegen. Zufällig hab ich gesehen, daß Sie solchen vorsinnfälligen Bart haben. Ich fragte Ihre Kollegen am Taxistand, und die sagten sofort: Das kann nur der Ignaz Krumbichl sein.“

„Herr Krumbichl, mein Kind, für Sie immer noch Herr!“ sagte Ignaz würdevoll. „Gut. Ich will es Ihnen glauben. Hier, nehmen Sie das Stück und bringen Sie es schnell in den Kleiderschrank zu Ihrer Gnädigen.“ Das Mädchen bedankte sich überschwänglich und verschwand, so schnell es ihre hohen Pfennigabsätze erlaubten. Mißbilligend sah Ignaz ihr nach.



„Wann kommt endlich der Kaffee, Frau Burglmaier?“ „Ich bin schon dabei, Herr Krumbichl, aber hexen kann ich a net. Sie müssen sich schon noch etwas gedulden.“ In diesem Augenblick klingelte es draußen. Ignaz zuckte zusammen. Schon wieder Besuch! Das neue Jahr fing ja gut an. Er öffnete die Tür. Draußen stand ein gepflegter älterer Herr. Im Gehpelz, mit steifem Hut und Diplomatenhandtasche. Nur wenn man genauer hinsah, bemerkte man, daß er im Gesicht Falten wie ein Dackel hatte. „Herr Krumbichl persönlich? – Mein Name ist Hubertus, Dr. Erich Hubertus.“ Bei Ignaz fiel sogleich der Groschen: „Ach, Sie sind der bekannte Professor Hubertus von der Klinik draußen...“ „Jaja.“ Der Professor winkte ängstlich ab. „Aber nicht so laut, guter Mann. Es müssen nicht alle hören. Darf ich eintreten?“ „Bittschön, Herr Professor, es ist mir eine Ehre. Womit kann ich Ihnen dienen?“

„Hören Sie, ich will es kurz machen. Ich bin heute nacht mit Ihnen vom Humplmayr in Gesellschaft einer – äh – befreundeten Dame raus nach Schwabing gefahren, und dabei muß ich mein Notizbuch in Ihrem Wagen vergessen haben. Ein einfaches braunes Büchlein, nicht besonders wertvoll, aber ich habe da Adressen, äh, geschäftlicher Art, die würde ich doch sehr vermissen...“ Ignaz brachte das Büchlein zum Vorschein. Der Professor streckte sogleich begehrllich die Hand aus, doch Ignaz ließ ihn noch etwas zappeln. Er schlug es auf und blätterte es durch: Monika, Bärbel, Lieschen, Jutta und Doris – ein ganzer Harem. Wie man sich doch täuschen kann, und ich dachte immer, Jugend kennt keine Tugend, aber die älteren Semester haben's manchmal auch faustdick hinter den Ohren.

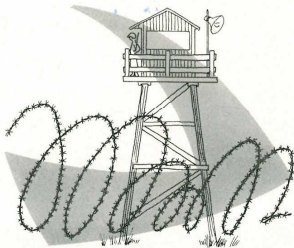
„Der Name stimmt, Herr Professor“, sagte er endlich und reichte ihm das Buch. Der andere ergriff es hastig. „Ich hätte es Ihnen heute gleich mit der Post zugeschickt“, konnte sich Ignaz nicht verkneifen zu sagen. Der Professor erbleichte. „Gottlob, daß ich Sie rechtzeitig gefunden habe, Lieber Herr Krumbichl. Es wäre doch nicht schön gewesen, wenn so etwas Privates – äh – ganz Privates in falsche Hände geraten wäre. Man steht doch schließlich in der Öffentlichkeit.“ Du Halldori, dachte Ignaz, klar, wenn es deine liebe Gattin in die Hände bekommen hätte, wäre sicher ein kleiner Nerz fällig gewesen!

„Ich verstehe, Herr Professor“, versicherte er, „aber wie sind Sie denn auf mich verfallen?“ „Nun, Ihr Schnurrbart ist mir im Gedächtnis hängen geblieben. Ich fragte bei Ihren Kollegen und erhielt den Hinweis. – Ich bin wirklich sehr froh, Herr Krumbichl, und bedanke mich herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.“ Er drückte Ignaz einen bunten Schein in die Hand. „Bitte, trinken Sie einen auf mein Wohl und vergessen Sie die Sache mit dem Büchlein. Auf Wiedersehen, und alles Gute zum neuen Jahr.“ Er verschwand genauso schnell und erleichtert wie vor ihm das Dienstmädel und ließ einen erstaunten und nachdenklichen Ignaz zurück. Fünfzig DM, gar nicht so übel, eine hübsche Neujahrsgratifikation. Sehr nobel vom Herrn Professor, aber ein Halldori ist er trotzdem!



„Theres – was macht der Kaffee?“ „Der ist gleich fertig, Herr Krumbichl. Nur no a winziges Momentl.“ Ignaz setzte sich wieder an den Tisch. Auf einmal schellte es zum drittenmal. Ehe er aufspringen und nachsehen konnte, wischte die Theres an ihm vorbei zur Tür. „Eine Dame – eine wirklich feine Dame“, kündigte sie gleich darauf an. „Sie sollten sich vielleicht Ihr Kravattl umbinden, Herr Krumbichl.“ Der tat ihr den Gefallen. Eine Dame? dachte er aufgeregt, das kann wohl niemand anderes als die Gräfin sein, die ihr Spitzentüchlein abholt... Die Tür ging auf, und eine stattliche Dame im Pelz erschien und blickte sich etwas verlegen in der Stube um. Ja, der sah man die Vornehmheit schon an der Nasenspitze an. Der hoheitsvolle Gang, das engelsreine Gesicht, umrahmt von goldblondem Gelock, der teure Pelz und die gepflegten weißen

Hände, die von keiner niedrigen Hausarbeit geschändet waren – das mußte die Gräfin, seine Gräfin sein. Ignaz machte einen tiefen Kratzfuß. „Ihr Diener“, stotterte er verwirrt von so viel Schönheit, „Krummbichl ist mein Name“. „Ach, da bin ich wohl richtig. Ich fragte Ihre Kollegen an der Taxistelle nach einem Herrn mit solch einem schönen alten Kavaliersbart, und da verwiesen sie mich hierher in die Filserbräustraße. Ich komme wegen –“ Ignaz, der sich bei den Worten „schöner alter Kavaliersbart“ über die Zierde seines Gesichts strich, unterbrach sie, indem er sich nochmals verbeugte: „Ich hab's gefunden und aufgehoben. Hier ist das schöne Tüchlein, Frau Grä–“ „Aber das gehört gar nicht mir. Ich suche doch ein Zigarettenetui.“ „Ein Zigarettenetui?“ Er gab sich gar keine Mühe, seine Enttäuschung zu verbergen. „Solch ein altes Ding aus Holz?!“ „Jaja“, jubelte die Dame, „genau das ist es. Sie haben es also doch gefunden?“ Ignaz überreichte ihr das schäbige Etui, das er noch vor einer Stunde so verächtlich beiseite geschoben hatte. „Tausend Dank, lieber Herr Krummbichl.“ Sie hielt's in ihren Händen, als sei es aus Platin oder zumindest aus Gold oder Silber. „Sie glauben gar nicht, wie sehr ich mich über den Verlust geprügelt habe. Es ist nämlich ein Stück, an dem viele Erinnerungen hängen. Mein erster Mann kam im Krieg in russische Gefangenschaft. Dort, in einem Lager, weit hinter dem Ural, schnitzte er dieses Etui aus Birkenholz. Ein Kamerad, der das Lager überlebte, brachte es mir mit. Es ist das letzte und einzige, was von meinem Mann übriggeblieben ist. Deshalb ist für mich dieses unscheinbare Ding von unschätzbarem Wert. – Ich danke Ihnen sehr, daß Sie es nicht einfach fortgeworfen haben. Darf ich Ihnen –“



Ignaz wehrte das ihm zugedachte Trinkgeld fast entrüstet ab: „Auf keinen Fall, gnädige Frau. Es ist doch selbstverständlich, daß ich alle Fundgegenstände sorgfältig aufhebe und dem Verlierer aushändige. Es gehört sich doch so.“ „Nun, dann danke ich Ihnen nochmals herzlich.“ Sie reichte ihm die

glatte, kühle, weiße Hand und ließ sie einen Moment in der seinen ruhen. „Ich wünsche Ihnen im neuen Jahr noch recht viele gute Fahrten mit Ihrer Taxe, mein lieber Herr Krummbichl.“ Die vertrauliche Anrede und das dazu gehörende charmante Lächeln gingen Ignaz wie Honig ein. Er stürzte zur Tür und öffnete sie höflich vor der fremden schönen Frau. Ein wenig später verzehrte dann Ignaz endlich sein wohl verdientes Frühstück. Die Theres räumte danach den Tisch ab und ging auf einen Neujahrspausch zur Nachbarin. Ignaz blieb allein mit sich und seinen Gedanken. Niemand klingelte mehr an seiner Tür. Keiner kam, um das kleine Spitzentüchlein abzuholen ... Vielleicht ist es gut so, sagte sich Ignaz, denn wahrscheinlich sieht die Dame, die es im Polster meines Wagens vergessen hat, auch wieder anders aus, als ich sie mir vorstellte. Dreimal hab ich mich schließlich schon getäuscht ... Vielleicht ist sie weder jung noch schön, sondern alt und häßlich. Am Ende ist sie auch keine echte Gräfin ... Nun, wie dem auch sei, Ignaz hielt sich das

Spitzentüchlein dicht unter seine leicht knollige Nase und atmete tief ein. Der Duft jedenfalls ist echt. Und der Duft ist auch etwas! Er schenkt mir eine Illusion, die ganz sicher schöner ist als die Wirklichkeit. „Sie, Herr Krummbichl, ist Eahna net guat?“ tönte da auf einmal die grobe Stimme der Theres. „Sie verdrehen so die Augen, daß einem angst und bange wird. Und der Kaffee ist auch kalt geworden. Sie träumen ja am helllichten Tag. In Ihrem Alter, Herr Krummbichl, sollt' man nicht mit offenen Augen träumen.“ „Grad in meinem Alter, Theres“, wies sie Ignaz milde zurecht, „muß man ab und zu ein bisserl träumen. Träume wärmen einem die Seele. Ohne Träume würde ich trotz des warmen Kachelofens und Ihres Kognaks frieren.“ Die Theres schüttelte verständnislos ihren alten Kopf. Während sie in die Küche schlurfte, murmelte sie: „Ja, gibt's denn sowas aa, der trinkt Kaffee, der Herr Krummbichl, und redet doch wie einer, der einen doppelten Enzian intus hat. Komisch sind solche alten Mannsbilder, wirklich sehr komisch!“

Perutz-Film, phot. C. Büttner



die ALWEG-BAHN – verkehrsmittel der zukunfft?

KNORR-BREMSEN IN SONDERAUSFÜHRUNG FÜR EINSCHIENENBAHN

Wer von Köln aus mit seinem Auto die Bundesstraße 9 in Richtung Neuß fährt, dem kann es passieren, daß plötzlich über seinem Kopf ein Gefährt die Straße kreuzt, von dem seine Schöpfer und Geldgeber annehmen, daß es das Massenbeförderungsmittel der Zukunft ist: die Alweg-Bahn. Diese „Bahnmaschine“, wie sie zunächst von ihren geistigen Vätern – einer Gruppe deutscher Ingenieure – genannt wurde, erhielt ihren Namen durch Aneinanderreihung der Initialen des schwedischen Großindustriellen Dr. Axel L. Wenner-Gren. Sie ist das Kind dieses kürzlich im Alter von 80 Jahren Verstorbenen. Er war einer der reichsten Männer der Welt. Er finanzierte die Entwicklung der Bahn, er ließ sie bauen und schließlich auch fahren: seit 1957 auf dem Versuchsgelände in Köln-Fühlingen, seit 1959 in „Disneyland“ bei Los Angeles, USA, und zur Zeit in Turin auf dem Ausstellungsgelände der „Italia 61“.

Die Probleme des modernen Stadtverkehrs

sind in den Großstädten der ganzen Welt die gleichen: die vorhandene Straßenfläche reicht nicht mehr aus, um den ständig wachsenden Strom der Fahrzeuge aufzunehmen. So bleibt zu-

meist nur der Ausweg einer Hoch- oder Untergrundbahn. Der Bau solcher Verkehrsmittel aber bereitet den Stadtvätern zumeist große Sorgen: der Bau einer Untergrundbahn oder anderer teilweise unterirdisch geführter, schienegebundener Massenverkehrsmittel ist für viele Städte zu teuer. Während der sehr langen Bauzeit wird der Verkehr stark behindert, ganze Straßenzüge werden abgesperrt, Versorgungsleitungen werden unterbrochen und müssen verlegt werden, und vielfach ist die Abstützung von Gebäuden und die Einrichtung aufwendiger Entwässerungs- und Entlüftungsanlagen notwendig. Hier nun würde sich mit dem Alweg-System ein Ausweg aus dem Dilemma bieten: Alweg ist eine Bahn für den Nah- und Fernverkehr, die gegenüber allen bisher bekannten Systemen der „zweiten Verkehrsebene“ viele Vorteile aufweist: geringere Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten, leichte Einordnung in die Verkehrswege der Städte, größtmögliche Verkehrssicherheit und minimale Fahrgeräusche.

Als Tragkörper und Schiene dient ein Laufbalken aus Stahlbeton, der – in Abständen von 20 Metern – von schmalen Pfeilern gestützt wird, bei Bedarf aber auch unmittelbar auf dem Boden –

etwa auf einer Tunnelsohle – geführt werden kann. Zum Bau dieser nur 80 cm breiten Fahrbahn wird verhältnismäßig wenig Material benötigt, so daß eine Alweg-Strecke nicht teurer ist als eine gleichlange Straßenbahnlinie mit eige-

Der dreiteilige Modellzug auf der Ausstellung in Turin



dem Bahnkörper, also eine Straßenbahn, deren Schienen nicht in das Straßenpflaster eingebettet, sondern auf einem eigenen Unterbau verlegt sind.

Interessant sind die Kosten pro Kilometer Fahrbahn, die kürzlich von Verkehrswissenschaftlern errechnet wurden:

- für die U-Bahn 17 Millionen Mark
- für die Hochbahn (auf brückenähnlichem Unterbau) 8 Mill. Mark
- für die Unterpflaster-Straßenbahn 12 Millionen Mark

● für die Alweg-Bahn 2,3 Mill. Mark. Außer auf den Kostenvorteil verweisen die Alweg-Leute auch noch auf einen weiteren Pluspunkt: die Hochkonstruktion erfordert den geringsten Platz aller Verkehrsanlagen (die Stützpfähle brauchen nur eine Grundfläche von einem Quadratmeter), so daß Alweg die ideale Stadtbahn abgeben würde.

Der Alweg-Zug besteht aus Wagen, die je 100 Personen fassen und auf dem Fahrballen „reiten“; der Zug wird gleichsam über den Balken gestülpt und durch ein Sattelaufwerk bewegt, das durch die heruntergezogenen Seitenteile der Waggons verdeckt ist.



Die Alweg-Bahn läuft auf dem Ausstellungsbahnhof in Turin ein

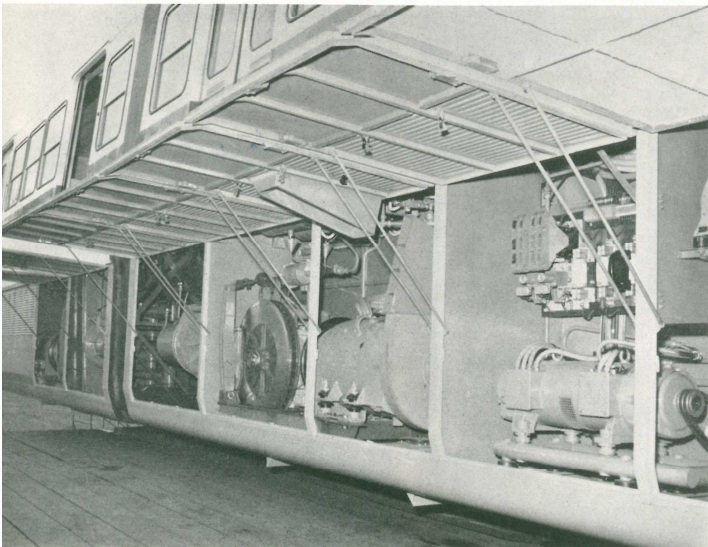
Abgebremst wird der Zug durch eine automatische, mehrlössige Knorr-Druckluftbremse in Sonderausführung, die dem besonderen Charakter des Zuges als Synthese aus Schienen- und Straßenfahrzeug Rechnung trägt. Durch Verwendung verschiedener elektro-pneumatischer Ventile wird die Zusammenarbeit mit der elektrischen Bremse erreicht. Druckluft- und elektrische Bremse

werden von der Luftfederung – ebenfalls System Knorr – lastabhängig gesteuert, so daß bei allen Belastungen eine gleichmäßige Abbremsung erzielt wird. Die Luftfederung selbst erhöht den Fahrkomfort und sorgt dafür, daß sich Bahnsteig und Wagenplattform auf gleicher Höhe befinden.

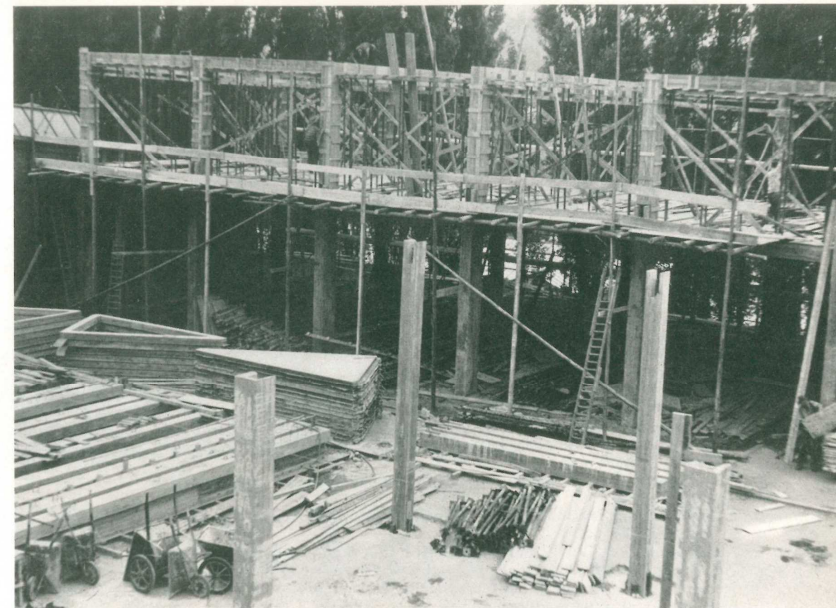
Die Einschienenbahn an sich ist aber eigentlich gar nicht so originell, wie man allgemein annimmt: bereits im Jahre 1888 baute der deutsche Ingenieur Behr zusammen mit dem Franzosen Lartigue eine sogenannte „Reitsitz-Einschienenbahn“, die auf einer niedrigen Eisenkonstruktion nur wenige Zentimeter über dem Erdboden lief. Nach bis vor einigen Jahren pendelte diese alte Reitsitzbahn zwischen zwei kleinen irischen Orten im 45-Stundenkilometer-Tempo. Auch die Wuppertaler Schwebebahn ist eine Einschienenbahn. Sie wurde nach einem Entwurf des Kölner Ingenieurs Eugen Lange gebaut, der sich seine Idee bereits 1895 durch Patent schützen ließ. Als einzige hängende Einschienenbahn der Welt befördert sie noch heute täglich 58 000 Personen auf der 13,3 km langen Strecke zwischen Barmen und Elberfeld. Sie hat noch niemals versagt.

Ob nun dem Alweg-System die Zukunft gehört, ob man sich bei der Bewältigung des Massenverkehrs in den Städten die Alweg-Erkenntnisse zunutze machen wird, bleibt abzuwarten. „Die Welt von Morgen“ jedenfalls kann mit einer Alweg-Stadtbahn erreicht werden – so nennt sich die internationale Ausstellung in Seattle, USA, die im April nächsten Jahres eröffnet wird. Japan baut bereits Alweg-Bahnen in Lizenz, und auch den Wiener Stadt Vätern scheint Alweg die bestmögliche aller Lösungen für die Beförderung der Weaner nach Grinzing und zum Prater zu sein. Für uns von den Werken der Knorr-Bremse schließlich eröffnen sich durch die Tatsache, daß eine der ersten Alweg-Bahnen in Europa mit unserer Bremse ausgerüstet wurde, erfreuliche Perspektiven.

Eine Alweg-Dreiwageneinheit mit geöffneten Seitentaschen. Der gesamte Antriebs- und Bremsmechanismus ist gut erkennbar. Der Zug läuft mit seinen luftbereiften Rädern auf dem Betonbalken fast geräuschlos



Unser Foto zeigt im Hintergrund den zweigeschossigen, in Ortbeton geschalteten Bauteil. Im Vordergrund, auf dem späteren Hallenboden, sieht man die dort hergestellten Fertigteile und den Beginn der Aufstellung der Hallenstützen



Unser Foto zeigt im Hintergrund den zweigeschossigen, in Ortbeton geschalteten Bauteil. Im Vordergrund, auf dem späteren Hallenboden, sieht man die dort hergestellten Fertigteile und den Beginn der Aufstellung der Hallenstützen

K. SCHELLE, BERLIN Richtfest bei Hasse & Wrede, Berlin

Wer heute „Berlin“ sagt, denkt nicht nur an Kurfürstendamm und Gedächtniskirche, an Havel und Schwanenwerder, er wird vielmehr hart konfrontiert mit dem Schicksal dieser Stadt, die aber trotzdem unbeirrt ihren Weg geht. Das Leben um Berlin geht weiter, und zwar nicht hektisch oder müde, sondern ruhig und normal.

Auch bei Hasse & Wrede spürt man keine Resignation, im Gegenteil! Am 3. November 1961 wurde der Richtkranz am Werkhallenneubau unserer Firma aufgesetzt. Über die Planung des neuen Gebäudes machte uns Herr Heese, der beratende Architekt der Knorr-Bremse, folgende Angaben: Für die mechanische Fertigung und Montage der Schwingungsdämpfer war eine Halle mit 1000 qm Fläche zu erstellen. Das Gebäude hierfür sollte außerdem auf einer Fläche von 350 qm Büroräume für die Arbeitsvorbereitung, Umkleide-, Wasch-, Dusch- und WC-Räume enthalten.

Mit der Planung dieses Gebäudes ergab sich außerdem die Aufgabe, das noch unbebaute Werksgelände so einzubeziehen, daß sich organisch fortzusetzende Erweiterungsmöglichkeiten ergeben.

gab sich ein Shedbau mit nach Norden liegenden Glasflächen.

Für die Konstruktion wurde, bei einem Stützenraster von 5x10 m, Stahlbeton gewählt. Das Gebäude besteht aus einem westlichen, zweigeschossigen, in Ortbeton ausgeführten Teil, der im Obergeschoß die Nebenräume enthält. Daran angehängt steht die eigentliche Shedhalle, die als Fertigteilmontagebau in sehr kurzer Zeit errichtet wurde. Die Fertigteile wurden an Ort und Stelle auf dem Hallenboden hergestellt und mit Hilfe eines Krans aufgestellt. Auf diese Weise wurde ein beliebig fortzusetzender Hallentyp mit äußerst günstigen Baukosten geschaffen, der sich in kurzer Zeit erstellen läßt.

Doch wieder zurück zum Richtfest. Herr Direktor Vielmetter hatte es sich nicht nehmen lassen, diesem für Hasse & Wrede freudigen Ereignis beizuwohnen. Herr Direktor Hansel, die Herren Geschäftsführer Zotzmann und Dr. Riebel von Kübler, Herr Architekt Heese, der bauleitende Architekt Herr Hummel mit dem Statiker Herrn Treptow, Vertreter der Behörden sowie Hasse & Wrede-Mitarbeiter waren ebenfalls zugegen, als der Polier die traditionelle Ansprache an die Bauherrschaft hielt.

Nachdem das Weinglas an der Hallenmauer sein Leben klirrend beendet hatte, bestieg unser Geschäftsführer Herr Rohde das Podest. Herr Rohde dankte allen am Bau Beteiligten, insbesondere Herrn Vielmetter, der dem

Wunsch nach einem Erweiterungsbau seine volle Unterstützung gab. Herr Hansel stand der Geschäftsführung in allen Finanzierungsfragen tatkräftig zur Seite.

Der Hallenneubau, so führte Herr Rohde weiter aus, entläßt uns endlich aus der Raumnot und gestattet durch sinnvolle Aufstellung der Maschinen eine rationelle Fertigung. Die im Obergeschoß liegenden Büroräume sorgen weiterhin für eine Auflockerung der Arbeitsplätze, die neuen Waschanlagen entsprechen den heutigen hygienischen Bedürfnissen.

Zum Schluß seiner Ausführungen gab Herr Rohde der Hoffnung Ausdruck, daß unser Werk weiteren Aufschwung nehme, daß wir wie bisher friedlich unserer Arbeit zum Wohle des Konzerns und der darin Tätigen nachgehen können.

Währenddessen war man in der Kantine nicht untätig geblieben; viele kompakte Schnitzel bruzzelten in der Pfanne und wurden später von allen Beteiligten an dieser Feier mit bestem Appetit verzehrt.

Die launige Rede des Hausarchitekten, Herrn Heese, gipfelte in der Überreichung eines „Grundsteins“ an Herrn Direktor Vielmetter. Es handelte sich wohl um den leichtesten Grundstein aller Zeiten, war er doch aus – Schaumstoff.

Ein kurzer Umtrunk beendete diesen für unser Werk bedeutenden Tag.

Tagung der Betriebsrats-Vorsitzenden und deren Stellvertreter sämtlicher Konzernwerke vom 17. bis 19. 10. 1961 in Volmarstein

Die Tagung fand turnusgemäß in Volmarstein statt und wurde vom Vorsitzenden des Dreierausschusses, dem Kollegen Scherer, Betriebsratsvorsitzender der Südbremse, geleitet.

Anwesend waren die Kollegen:

Kurz und Unangst, Motorenwerke Mannheim
Scherer und Edenhofer, Südd. Bremsen AG, München
Vohmann und Flottmann, KB-Volmarstein
Eckert und Lobe, KB-München
Borsdorf und Pollacek, Hasse & Wrede, Berlin
Wald und Wächter, Kübler GmbH, Berlin, Werk 1
Schoetz, Kübler GmbH, Berlin, Werk 2
Albrecht, KB-Berlin
Stolzenburg, KB-München, in Sachen „Kinderheim“

zeitweilig

Herr Direktor Vielmetter.

Die vom Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

1. Begrüßung, Bekanntgabe des Ablaufes der Tagung
2. Stellungnahme zum Protokoll der Tagung in München am 21.-23. März 1961
3. Bericht des Dreierausschusses über seine Tätigkeit
4. Ergebnisse der Betriebsräte-Wahlen 1961/62
5. Bericht der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke
6. Soziale Fragen
7. Bericht des Herrn Direktor Vielmetter über die Lage des gesamten Unternehmens.
8. Neubesetzung des Dreierausschusses und seine Bestätigung
9. Verschiedenes

Am Dienstag, den 17. 10. 1961, vormittags 9 Uhr, eröffnete Kollege Scherer die Tagung. Er begrüßte die Teilnehmer und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Tagung zu einem vollen Erfolg führen möge. Sodann gab er die Tagesordnung bekannt.

Es folgte der Bericht des Dreierausschusses, dessen Protokoll nach der Verlesung angenommen wurde.

Unter Punkt 4 der Tagesordnung wurden von den einzelnen Werken die Ergebnisse der im Frühjahr stattgefundenen Betriebsratswahlen bekanntgegeben. Es stellte sich heraus, daß in allen Werken die bisherigen Vertreter wieder gewählt wurden; ein Beweis dafür, daß alle Betriebsräte das Vertrauen ihrer Belegschaft genießen.

Nun folgten die Berichte der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke. Aus ihnen war zu entnehmen, daß die Geschäftslage in allen Werken eine steigende Tendenz der Umsätze und der Auftragsbestände zeigt, die auch günstige Ausichten auf das kommende Jahr eröffnen. — Infolge dieser Entwicklung ist weiterhin in allen Werken trotz Hereinnahme von ausländischen Kräften noch ein Mangel an Arbeitskräften festzustellen. Es treten zum Teil große Schwierigkeiten bei Abschluß der Arbeitsverträge und in der Sprachverständigung auf. Man ist dazu übergegangen, für die Ausländer Sprachkurse einzurichten, um die Verständigung mit ihnen zu verbessern.

Im Anschluß an diese Ausführungen berichtete der Kollege Stolzenburg zu Punkt 6 der Tagesordnung über das Kinderheim in St. Blasien im Schwarzwald und die Betreuung der dorthin verschickten Kinder unserer Belegschaftsmitglieder. Im allgemeinen wickelt sich alles gut ab, doch läßt der Besuch in den Monaten außerhalb der Ferien zu wünschen übrig. Die Eltern sollten mehr von dieser Verschickungsmöglichkeit Gebrauch machen, damit das Heim immer voll besetzt ist! Punkt 8 betraf die Neubesetzung des Dreierausschusses. Er setzt sich nach gemeinsamer Aussprache und Neuwahl wie folgt zusammen:

Kollege Kurz (Mannheim), Vorsitzender dieses Gremiums
Kollege Scherer, Beisitzer
Kollege Vohmann, Schriftführer

Im letzten Punkt der Tagesordnung wurden verschiedene gewerkschaftliche und innerbetriebliche Fragen, die einer Lösung bedürfen, besprochen.

Um 14.45 Uhr traf Herr Direktor Vielmetter ein. Nach der Begrüßung durch den Kollegen Scherer berichtete Herr Vielmetter an Hand einer Zusammenstellung über die wichtigsten Zahlen: Höhe der Umsätze, Auftragsbestände, Investitionen, Sozialleistungen, Belegschaftsstärke und schilderte die augenblickliche wirtschaftliche Lage des Konzerns. Wir fanden eine Bestätigung der von den einzelnen Werken gegebenen Geschäftsberichte.

Herr Direktor Vielmetter hob hervor, daß in allen Werken gut gearbeitet worden ist. Er war der Meinung, daß wir im laufenden Geschäftsjahr noch über den Ausstoß des vergangenen Jahres hinauskommen werden. Durch die Umstellungen und Vorausplanungen bei der Bundesbahn werden sich die Auftragsbestände auf längere Sicht noch erhöhen.

Auch die Investitionen wurden hervorgehoben: Volmarstein hat seinen zweiten Elektroofen bekommen; im nächsten Jahr wird ein neuer Graugußofen folgen.

Mannheimer Fußballer auf dem Prüfstand Die Elf des KD-Prüfstandes gewann den MWM-Wanderpreis



Dir. Dr. Joa überreicht den neuen Wanderpreis

Der 1960 erstmals ausgespielte Wanderpreis des MWM-Vorstands für ein Fußballturnier der verschiedenen MWM-Abteilungen fand großes Interesse. Die Konstruktionsabteilung gewann damals in einem schönen Turnier diesen Wanderpreis, ein Motorenmodell. Während im Vorjahr ausschließlich Mannschaften aus dem Bürobereich um den Sieg rangen, beteiligten sich diesmal in großer Zahl auch Abteilungen der Werkstätten. 14 Mannschaften meldeten sich, und zwar KD-Anbau, KD-Montage, KD-Prüfstand, Ersatzteilfertigung, Dreherei, Meistereitig, Betriebsschlosser und -elektriker, RH-Montage, Versuch, Lehrlinge, Konstruktion, Verkauf, Rechnungswesen und Projektbearbeiter, Arbeitsvorbereitung und Einkauf. Der Amateur-



Die Endspielpartner: links die Sieger vom KD-Prüfstand

ligaverien „Phönix 02“, Mannheim, stellte — wofür ihm hier Dank gesagt sein soll — aus seiner engen Bindung zur MWM-Belegschaft heraus seinen Sportplatz zur Verfügung. Aus der Vorrunde, die in drei Gruppen durchgeführt wurde, qualifizierten sich schließlich der KD-Prüfstand, die Dreherei, die Lehrlinge, die Abteilung Versuch, der Verkauf und AF 3/E für die Endspiele, die folgende Ergebnisse brachten:

Lehrlinge—Dreherei 2:3
Versuch—Verkauf 4:0
Versuch—AF 3/E 6:0
Lehrlinge—KD-Prüfstand 0:3
AF 3/E—Verkauf (Ga, Gi, GV II) kampfl. f. Verk. 3:1
Dreherei—KD-Prüfstand 1:1

Hieraus ergab sich folgender Tabellenstand:

Gruppe I	Spiele	Tore	Punkte
1. KD-Prüfstand	2	4:1	3:1
2. Dreherei	2	4:3	3:1
3. Lehrlinge	2	2:6	0:4

Gruppe II	Spiele	Tore	Punkte
1. Versuch	2	10:0	4:0
2. Verkauf	2	0:4	2:2
3. AF 3/E	2	0:6	0:4

Da in der Endrunde bei Punktgleichheit das Torverhältnis entscheiden sollte, bestritten die Mannschaften des KD-Prüfstandes und des Versuchs das außerordentlich spannende Endspiel. In allen Ausscheidungskämpfen wurde technisch guter Fußball gezeigt; so hatten Zahl und An-

teilnahme der Zuschauer von Spiel zu Spiel zugenommen. Als Unparteiischer hatte sich für das Endspiel Emil Schmetzer, der aus internationalen Länderspielen und Oberligabegegnungen bei Fußballexperten bekannte Schiedsrichter, zur Verfügung gestellt. Der faire Ablauf der trotz kämpferischen Einsatzes schönen Begegnung machte dem Schiedsrichter seine Aufgabe nicht schwer. In technischer Hinsicht kam die Partie an das Niveau von Amateurligaspielen heran. Auf Grund stärkerer Kondition in der 2. Halbzeit behielt der KD-Prüfstand mit 6:3 Toren die Oberhand, nachdem es zur Halbzeit noch 2:2 gestanden hatte. Neben menschlicher Geschlossenheit fehlte es nicht an sehr guten Einzelleistungen, schönen Spielzügen und herzhafte Torschüssen.

Im Beisein von Betriebsdirektor Kutschbach, des Werksportleiters Edinger und der vielen hundert Fußballanhänger überreichte Finanzdirektor Dr. Joa dem glücksstrahlenden Mannschaftsführer des KD-Prüfstandes Wolferl den vom Vorstand der MWM gestifteten neuen Wanderpreis. Er beglückwünschte die Siegerei, aber auch die ehrenvoll unterlegene Mannschaft im Namen des Vorstands, wobei er zum Ausdruck brachte, daß die Herren des Vorstandes es wegen einer Auslandsreise sehr bedauerten, nicht persönlich dem Spiel beiwohnen zu können. Nach Worten des Dankes an Herrn Schmetzer und die Verbandsschiedsrichter aus der MWM-Belegschaft für die ausgezeichnete Leitung dieser Spiele, an Herrn Edinger für die organisatorische Ausrichtung des Turniers, wünschte Dr. Joa dem Fußballwettbewerb auch für 1962 ein gutes Gelingen und viel Erfolg. Das gesteckte Ziel sei voll erreicht, wenn das Fußballturnier dazu beigetragen habe, bei den Beteiligten die Freude am sportlichen Spiel zu heben oder in Einzelfällen gar wieder zu wecken und wenn gleichzeitig das Gefühl der Abteilungs- und Betriebsverbundenheit innerhalb der MWM gestärkt wurde.

Fritz Harter, Mannheim

MWM-Lehrlinge gewinnen Gewerbeschul-Wanderpokal



Die siegreiche MWM-Mannschaft ... nimmt den begehrten Wanderpokal in Empfang



Seit 1954 führt die Mannheimer Gewerbeschule I ein Fußball-Turnier durch. Zum drittenmal stand die Mannschaft der MWM-Lehrlinge im Endspiel, und jetzt hat es „hingehauen“.

Ungeschlagen, mit einem Torverhältnis von 32:2 und einem Punkterhältnis von 11:1 aus 6 Spielen, erkämpften die Lehrlinge den in der gewerblichen Jugend begehrten Wanderpokal. Es war kein leichter Weg bis zum Endspiel. 16 Mannschaften nahmen teil; Gruppensieger wurden der Favorit und vierfache Pokalgewinner BBC, Mohr & Federhaff, Deere-Lanz und MWM. In Gruppe 3 deklassierten die MWM-Lehrlinge ihre Gegner mit jeweils 9:0 und kamen in 3 Spielen zum sensationellen Torverhältnis von 27:0.

Die Vorschlußrunde schien dagegen eine fast unlösbare Aufgabe zu bringen gegen BBC. Zwei Begegnungen waren dazu auch notwendig, von denen die erste 1:1 endete. Bei der Neuansetzung gingen unsere Jungs, versehen mit taktisch klugen Ratschlägen des Trainers und Betreuers Herrn Schoch, in das schwere Spiel. Nach dem Halbzeitergebnis von 0:0 zeigte MWM in der 2. Halbzeit die stärkere Kondition. Durch Tore von Stärk und Lakus nach vorausgegangen herrlichen Spielzügen wurde der Einzug ins Endspiel geschafft.

Da war etwas los! Auch der Gegner, die Lehrlingsmannschaft von Deere-Lanz, brachte viel Anhang mit; alle Lehrlinge und Ausbilder wohnten dem Spiel bei. Vor einer lautstarken Kulisse begann die Partie sehr turbulent. Die in rot-weiß

angetretenen MWMler wollten die Gelbjacken von Lanz buchstäblich überrennen. Es fehlte auch nicht an harten, sogar an elfmeterreifen Vorfällen, bei denen jedoch der Schiedsrichter, ein Gewerbeschullehrer, mit Verständnis für den Einsatz und die Nervosität der jungen Fußballer, Großzügigkeit walten ließ. Gewiß, da sich dies in zwei Fällen gegen die MWM-Lehrlinge auswirkte, teilten Zuschauer und Spieler nicht immer diese Regelauslegung. Sie freuten sich daher auf der MWM-Seite um so mehr, als der Halbrechte Geis in der 15. Minute das MWM-Führungstor erzielte. Noch vor der Pause kam die kalte Dusche, als mitten in einer Drangperiode der Rotweißen überraschend der Ausgleichstreffer fiel. Im 2. Abschnitt bestimmte die stärkere Läuferreihe in der MWM-Mannschaft mit Irlinger, Kazmaier und Stahl das Spielgeschehen. Sie schickte die Stürmer mit langen Pässen immer wieder in den gegnerischen Strafraum. Aus einer dieser Situationen fiel dann schließlich das Siegtor. Es war wiederum Geis, der energiegelb an zwei Gegnern vorbeisprintete und aus spitzen Winkel, „à la Rohrt“, den alles entscheidenden 2. Treffer schob.

Der Gewerbeschul-Wanderpokal wird für ein Jahr — und hoffentlich auch noch länger — in der MWM-Lehrwerkstatt stehen. Am großen Ziel waren 13 Spieler erfolgreich beteiligt: Strunz, Kitz, Kugler, Stahl, Kazmaier, Irlinger, Redemann, Geis, Trillenbach, Stärk, Lakus, Reis, Kramer. H. Stärk, Mannheim



UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, München



HUGO HEYER
Ltr. d. VB Berlin 10. 11. 61

Motoren-Werke Mannheim AG



LUDWIG HOOCK
Schlosser 4. 11. 61

25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



FRIEDR. ESPENSCHIED
Konstrukteur 28. 11. 61



EMIL HOCHLENERT
Pförtner 17. 12. 61

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



GUSTAV EICKELBERG
Hilfsarbeiter 6. 11. 61



FRITZ PFLEGING
Gußputzer 6. 11. 61



KARL MARSIK
Klempner 19. 11. 61

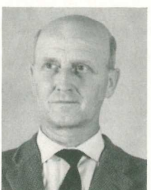


WILLI FISCHER
Modellschlosser 15. 12. 61



FRANZ THEUS
Kernmacher 18. 12. 61

Knorr-Bremse GmbH, München



FRIEDR. SINDRAM
Abnahme-Ing. 1. 12. 61



KARL FLECK
Bohrer 26. 11. 61

Südd. Bremsen AG, München



GEORG MAYER
Werkzg.-Ausgeber 27. 11. 61



GEORG SPINDLER
Meister 25. 12. 61

