

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE
NUR AN BETRIEBSANGEHÖRIGE



57 OKTOBER/NOVEMBER 1962



MWM



57

OKTOBER/NOV. 1962

UNSER TITELBILD

macht Sie bekannt mit Genua, der Stadt am bedeutendsten Mittelmeerhafen, der von zahlreichen Schiffen – ausgerüstet mit unseren Dieselmotoren aus Mannheim – angelaufen wird.

Lesen Sie bitte unseren Bildbericht auf Seite 6.

INHALT

- 3 Aus der Chronik der Südbremse
- 6 Genova – „La Superba“
- 11 Über die deutsche Sprache
- 12 Unser Kreuzworträtsel
- 13 Wer sind die Größten in der Wirtschaft?
- 14 Tagung der Betriebsratsvorsitzenden und deren Stellvertreter in München.
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Berichte und Bilder aus der Eisenbahngeschichte

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFLEITUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 3 50 51

GRAPHIK:

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

DRUCK:

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

Kürzlich unternahmen amerikanische Journalisten eine Informationsfahrt kreuz und quer durch die Bundesrepublik. Sie kamen als Spähtrupp für ihre reiselustigen Landsleute. Dabei entdeckten diese mit den schnellsten Verkehrsmitteln vertrauten modernen Globetrotter die Vorzüge einer Eisenbahnfahrt. Ihre überraschten Kommentare lauteten: Selten so pünktlich, bequem und sorgenfrei gefahren wie mit der DB! Ja, die Gäste von drüben empfanden die Eisenbahnfahrt bei uns als ein Stück interessanter Freizeit. Nun, wer ab und zu per Auto Termine in fremden Städten einhalten will, weiß, wie recht sie haben. Selten kommt man pünktlich und schon gar nicht wohlgelaunt und ausgeruht an. Straßenarbeiten, Fahrbahnwechsel und Fahrzeugschlangen veranlassen immer mehr Autobesitzer, die Bahn zu benutzen.

Neben der von den Amerikanern gelobten Pünktlichkeit und Bequemlichkeit bietet aber eine Zugfahrt noch mancherlei Vorzüge. Man lernt Menschen kennen. Und zwar zwangsläufig, denn man sitzt sich ja nahe gegenüber bzw. dicht nebeneinander. Während einer längeren Fahrt kann man kaum einem redelustigen Nachbarn entgehen. Niemand kann nämlich acht Stunden lang still, steif und stumm wie ein Ölgötze auf seinem Platz hocken. Mal ist's das Fenster, bei dem man Hilfe braucht, mal die Zigarette, zu der einem das Feuer fehlt, oder man tritt seinem Gegenüber beim Hinausgehen versehentlich auf den Fuß – schon ergibt sich selbst für den kontaktärmsten und schüchternsten Menschen eine Anknüpfungsmöglichkeit. Man kann einander nicht so leicht entgehen. Besonders, wenn der Zug überfüllt ist, gibt's kein Ausweichen.

Auf der Fahrt ins Rheinland saß ich mit einem Herrn allein im Abteil. Nun, man mustert sich und findet sich mehr oder weniger sympathisch. Mein Gegenüber sah aus, wie man sich einen Mann ohne Eigenschaften vorstellt. Farblos, ohne jegliche besondere Kennzeichen. Das heißt, er kaute auf einer Zigarre und las billigste Krimis. Zwischendurch kramte er ein Stullenpaket hervor und kaute brav und ein klein wenig schmatzend. Sah ärmlich aus, der Mann. Hätte ihm gern einen Groschen geschenkt. Durch Zufall kamen wir ins Gespräch. Und da begann der Unscheinbare förmlich aufzublühen. Er erzählte sehr fesselnd von seinem Beruf, und ich hörte ihm stundenlang zu. Nein, der Mann war kein Sparkassenangestellter, sondern ein Atomphysiker. Es gab wenig auf der Welt, was er nicht gesehen hatte. Es wurde eine der interessantesten Bahnfahrten meines Lebens.

Ein anderes Mal kam ich zwischen Wien und München in den Speisewagen. Am einzigen freien Tisch saß ein kleines dürres Männchen. Ein Krisperl. Schwarzhaarig und mit schwarzen Fingernägeln, zerdrücktem Hemd und sehr unrasiert. Daß er mit Appetit aß, hörte man. Trotzdem – ich konnte ihm nicht entrennen. Er sprach deutsch mit Akzent. Aha, dachte ich, irgendwo vom Balkan. Da erzählte er etwas großspurig von Hollywood, wo er angeblich noch vor sieben Tagen gewesen sein wollte... Der und Hollywood! Mein ungläubiges Gesicht machte ihn stutzig. Er legte seinen US-Paß auf den Tisch zwischen meine Würstchen mit Kren. Na schön – es soll ja auch arme Amis geben. Vielleicht war das ein Beatnik. „Ich bin Opernsänger“, tönte da mein Gegenüber, „und bin auf Tournee durch ganz Europa: München, Paris, Oslo...“ Ich verschluckte mich vor unterdrücktem Lachen. Das engbrüstige Kerlchen ein Heldenentor! „Sie glauben's nicht?“ fragte er streng, erhob sich und fing an, eine italienische Arie zu schmettern. Mir nichts, dir nichts im Speisewagen zwischen Wien und Salzburg. Und der Bruder konnte singen. Den verdutzten Mitreisenden blieben die Bissen im Munde stecken. Es kamen der Herr Kondukteur, der Oberkellner, die Ober und auch die Toilettenfrau. Aber im Zug herrschte Weaner Gemütlichkeit. Niemand schritt ein. Im glücklichen Österreich wird man nicht gleich verhaftet. Man rief „Da capo, Maestro!“ Am Schluß gab er auf Bierdeckeln Autogramme.

Wie man sich doch täuschen kann, dachte ich. Oft versteckt sich was hinter einer schabigen Fassade. Ich dankte im stillen der braven Eisenbahn, ohne die ich jene Lektion wahrscheinlich nicht erhalten hätte.

*Schier 40 Jahre ist sie alt*

INTERESSANTES UND AMÜSANTES AUS DER CHRONIK DER SÜDBREMSE

In dem Archiv der Knorr-Bremse, Zentralverwalter, fand sich ein höchst interessantes Schriftstück: am 6. Juli 1922, also vor 40 Jahren, versammelten sich in Berlin, Dorotheenstraße 35, unter dem Vorsitz von Justizrat Dr. Walther Waldschmidt als stellvertretendem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der KB, um 11.50 Uhr die Aktionäre der Bayerischen Motoren-Werke AG (= Knorr-Bremse) zu einer außerordentlichen Generalversammlung. Auf dieser Sitzung wurde nicht nur „die Veräußerung des Motorengeschäfts der Firma“ (also BMW) beschlossen, sondern auch noch folgendes: „Zu Ziffer 2 der Tagesordnung beschließt die Generalversammlung einstimmig durch Zuruf, daß die Aktiengesellschaft fortan die Firma führen soll SÜDDEUTSCHE BREMSEN AKTIENGESELLSCHAFT!“ Dieses also war die Geburtsstunde unserer „Südbremse“. Ein denkwürdiger Tag. – Doch bevor wir uns mit einem Südbremer über die Zeit vor 40 Jahren unterhalten, zuvor ein kurzer geschichtlicher Rückblick. Die Einführung der Kunze-Knorr-Güterzugbremse bei der deutschen Eisenbahn hing von der Zustimmung der bayerischen Regierung ab. Diese wollte ihr Ja jedoch nur unter der Bedingung geben, daß die Bremse in Bayern hergestellt wird. So bemühte sich der damalige Vorstand der Knorr-Bremse AG Berlin, der aus den Herren Joh. P. Vielmetter und Wilhelm Hildebrand bestand, unter Führung von Justizrat Dr. Waldschmidt um eine angemessene bayerische Erzeugungsstätte.

1920 bot sich eine Gelegenheit: Mit dem Kauf sämtlicher Aktien der Bayerischen Motoren-Werke in München hatte die Knorr-Bremse nicht nur die Voraussetzung für eine bayerische Produktionsstätte gewonnen – sie war zudem Herr im eigenen Hause.

Die BMW, hervorgegangen aus der „Rapp-Motoren-GmbH.“, hatte sich seit ihrer Gründung während des ersten Weltkrieges mit Flugzeugmotoren beschäftigt. Das Bauverbot im Anschluß an den Krieg für diese Art von Motoren legte das Werk zuerst zwei Monate still – dann begann man mit der Herstellung eines Fahrrad-Motors und eines Motors zum Einbau in Lastkraftwagen und Boote. Durch die Umstellung der Fabrikation blieb jedoch ein großer Teil der Werkanlagen ungenutzt. Die Bremsenbauer waren also willkommen.

So entstanden in der BMW als Konzerngesellschaft der Knorr-Bremse nebeneinander die bisherigen Motoren und die neue Kunze-Knorr-Bremse – bis sich plötzlich Interessenten fanden, die den Namen „Bayerische Motoren-Werke“, eine Anzahl Patente und angefangene Motorserien nebst dazu gehöriger Werkzeugmaschinen zurückkaufen wollten. In Berlin hatte man nichts dagegen. Durch die Inflation war das Geschäft sowieso schlecht. Also zog die BMW aus – in die Lerchenauer Straße, wo sie noch heute sitzt – und hinterließ einen großen Grundstücks-komplex mit Werkhallen und Verwaltungsgebäuden, von dem niemand wußte, wie er hieß. Das stattliche Unter-

nehmen hatte ja keinen Namen mehr. Nachdem sich jedoch hier nunmehr alles um die Bremse drehte, lag die Bezeichnung „Süddeutsche Bremsen AG“ förmlich in der Luft. Dieser neue Firmenname wurde, wie wir eben gelesen haben, dann auch 1922 notariell in einem Protokoll festgehalten . . .

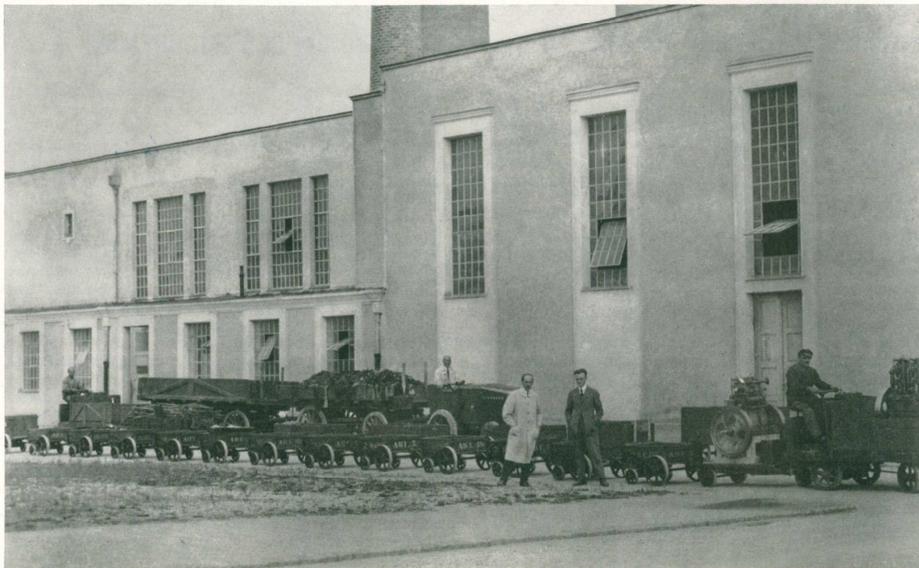
Das war also vor vierzig Jahren. Auf unserer Suche nach Fotos von „damals“ stießen wir auf Herrn Semm, Ingenieur und heute mit der Betriebsorganisation der SB vollauf beschäftigt. Herr Semm ließ sich nicht lange bitten. Er griff



Das Büro der Betriebsleitung im Januar 1922.
Links Herr Semm, 2. v. r. Frau Erlacher

in die Brieftasche und legte ein altes, lädiertes Foto, an dem die letzten vier Jahrzehnte inklusive Bombenkrieg nicht ohne Spuren vorübergegangen sind, vor uns auf den Schreibtisch. Man kann nur raten, wer auf diesem Bild Herr Semm und wer Frau Erlacher, Direktor Hinkels rechte Hand, ist. Sie beide blieben damals der Südbremse treu – die anderen Damen und Herren dieses erinnerungsträchtigen Fotos sind kurz nach dieser Aufnahme aus der Firma ausgeschieden.

Die Transportabteilung 1924 mit ihren ersten Motorwagen



Wenn man Herrn Semm glauben kann, so hat sich eigentlich seit damals gar nicht so viel auf dem Gelände verändert. Natürlich entstanden inzwischen einige neue Werkshallen und das Bürogebäude der Knorr-Bremse. Aber im großen und ganzen . . . Ja, die Kantine befand sich damals noch in den Räumen der Arbeitsvorbereitung, und dann wurde natürlich auch noch samstags gearbeitet, allerdings nur bis 11 Uhr. Aber immerhin . . .

Es versteht sich von selbst, daß damals die Gebäude der Südbremse allein auf weiter Flur im Norden Münchens standen. Jedoch entbehrte diese Gegend nicht einer gewissen Attraktion: außer vorsinflichen Lieferwagen und wandernden Südbremsern wurde das Gebiet durch den „Zentralflughafen“ belebt. Genau vor den Toren des Werkes, auf dem Oberwiesenfeld, wo heute unsere Bundeswehr nach dem Lied vom schönen Westerwald den Gleichschritt übt, starteten und landeten damals Deutschlands erste Passagierflugzeuge.

Herr Hailer, seinerzeit Vorstand der Südd. Aerolloyd AG und später Direktor in der Deutschen Lufthansa, konnte uns natürlich am besten Auskunft geben über den Flugbetrieb vor den Toren der Südbremse: „Die Rumpler-Luftverkehrs-AG und der Bayerische Luftloyd waren die ersten, die dort in kleinen Blechbuden ihre Büros eingerichtet hatten. Die ‚Behörden‘ des Zolls und der Luftüberwachungs-polizei hingegen mieteten sich in den Räumen der Südbremse ein. (Herr Semm erinnert sich daran noch gut. Er hatte zu dieser Zeit, im Jahre 1923, sein Domizil in einer der Werkswohnungen an der Moosacher Straße und war mit den Zöllnern, die sich im jetzigen Einstellbüro gegenüber der Pfortnerei etabliert hatten, gut bekannt.) Die Wagner-Brauerei errichtete schließlich in der kleinen Flugbudenstadt, die auf dem Oberwiesenfeld entstand, eine größere Wellblechbaracke mit Restaurationsbetrieb für die immer zahlreicher werdenden Fluggäste ein.“

Die Fotos, die wir hier abbilden, sind Ansichtskarten, die damals verschickt wurden. Unsere Südbremse nimmt sich darauf aus wie das moderne Empfangsgebäude eines weltweiten Flughafens. So kam es auch, daß sich viele Passagiere, erfreut über die Fortschrittlichkeit der Münchner Stadtväter, nach ihrer Ankunft schnurstracks zwecks Ab-



TRANS - EUROPA - UNION:
ZENTRALFLUGHAFEN · MÜNCHEN · OBERWIESENFELD.

Unsere Südbremse 1923.
Vor ihren Toren starteten und landeten
Deutschlands erste Passagierflugzeuge.

Ein wahrhaft historisches Foto!
Auch der Zeppelin landete einstmals
fast unmittelbar vor der Pfortnerei.

wicklung der Reiseformalitäten zum Südbremser-Pförtner begaben. Die Enttäuschung dann, wenn sie zu einer der Wellblechbuden zurückgeschickt wurden, kann man sich vorstellen . . .

Herr Hailer erinnert sich auch noch an die Geschichte mit der indischen Tempelkatze. Da begab sich doch tatsächlich folgendes: Auf einer Zwischenlandung auf dem Oberwiesenfeld wurde eine stabile Holzkiste entladen, in der eine äußerst wertvolle weiße Katze, ein überaus seltenes Exemplar ihrer Rasse, saß. Sie sollte weiter nach Berlin befördert werden. Jegliches Berühren, Füttern und dergleichen war untersagt. War es nun Neugier oder Mitleid – jedenfalls konnte eine der Damen des „Zentralflughafens“ nicht umhin, die Kiste zu öffnen – und fort war die Katze. Die Aufregung war groß. Wer Beine hatte, lief, die Katze zu suchen. Die Polizei wurde eingeschaltet. Die Kinder wurden zum Suchen angehalten. Aber die Katze blieb verschwunden. Bis nach drei Tagen ein Südbremser kam. Auf dem Arm trug er ein ruppiges graues Tier und fragte etwas verlegen, ob dieses wohl die kostbare Tempelkatze sein könnte, er hätte sie in der Dachrinne einer Werkshalle gefunden . . . Vielleicht mit etwas Seife. . . ? Herr Hailer mietet auf der Stelle ein Badezimmer im Hotel „Continental“, hielt die Katze unters Brausebad und konnte nach einigen Minuten sicher sein, daß der Suche nach der weißen Katze aus Indien Erfolg beschieden war. – „So hat sich aus der kleinen Laus im Pelz der Südbremse bis heute ein gewaltiges Geschehen und ein riesiges bauliches Gebäude entwickelt,“ schließt Herr Hailer seine Betrachtungen von damals. „München bekam nach dem schon etwas fortschrittlicheren Flugplatz auf dem südlichen Oberwiesenfeld 1939 den modernen Flughafen Riem. Aber wer sich noch an die alten Zeiten erinnern kann, denkt doch mit Stolz und mancher lieben Erinnerung an die ersten Jahre des deutschen Luftverkehrs – vor den Toren der Südbremse – zurück.“

So sah es also damals rund um die Südbremse aus. Inzwischen sind nahezu vierzig Jahre vergangen, und das Werk und seine Belegschaft haben gar manches durchgestanden. Vielseitig war auch die Art der Erzeugnisse, die man in der Moosacher Straße produzierte: Es wurden „Colo-Dieselmotoren“ gebaut, später MWM-Motoren, schließlich sogar kurioserweise Westinghouse-Bremsen! (Reparationslieferungen lt. Versailler-Vertrag für die belgische Staatsbahn.) In den Jahren nach 1933 übernahm die Südbremse, neben dem Bau von Dieselmotoren für die BMW und die Argus-Motoren-GmbH, die Herstellung von Flugzeugmotorenteilen. Dann, nach dem total verlorenen Krieg, 1949 und 1950 ging es wieder mit ganzer Kraft an den Bau von Hik-(Hildebrand-Knorr)Bremsen. Schließlich waren von 1950–1953 abermals Motoren (diesmal der



LZ 120 III über dem Flugplatz München - Oberwiesenfeld am 6.

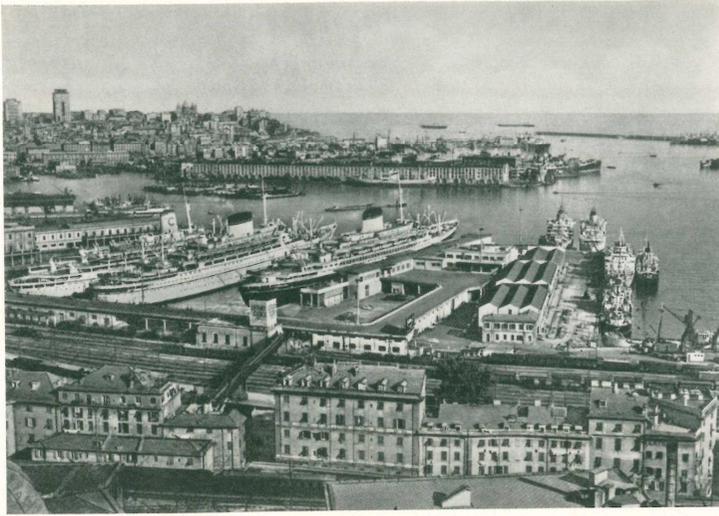
amerikanische Ford-Hercules-Diesel) an der Reihe, und seit 1954 entsteht bei der SB die modernste Eisenbahnbremse, die KE-Bremse. Heute umfaßt das Fertigungsprogramm nicht nur Eisenbahn- und Auto-Bremsen, sondern auch noch den RH-Motor für die Motoren-Werke Mannheim und seit kurzem Druckluftsteuerungen.

Turnusmäßige Übung der Werksfeuerwehr, an der zwei Betriebsleiter teilnahmen



Wartusch Hoffman Semm Schmitt
Rauschnobel Wulf

Der Hafen von Genua.
Viele Schiffe mit unseren
MWM-Motoren
sind hier zu Hause



Am Corso Italia : pompöse Paläste ...



... und typisch italienische Wohnblocks

Genova - « La Superba »

GROSSE STADT AM BEDEUTENDSTEN MITTELMEERHAFEN

Auf dem Dachgarten des Wolkenkratzers an der Piazza Dante: Der Cinzano (im Preis der Rundfahrt inbegriffen) ist gut, die Sicht miserabel. Weder das Meer im Süden noch die Berge im Norden kann man erkennen. Zwischen beiden liegt zusammengedrängt die fünfgrößte Stadt Italiens und dehnt und streckt sich verzweifelt. 800 000 Menschen brauchen Raum – aber der ist knapp. So spießt denn die Stadt ihre Häuser hoch hinauf in die Hügel und Berge des Apennin. Die steinernen Molen-Finger des Hafens greifen weit hinein ins Ligurische Meer. Die Stadt platzt aus allen Nähten. Kein Wunder, sie ist der bedeutendste Handelsplatz Italiens an der See.

Über dem mächtigen Hafen liegt eine Tarnkappe von Qualm. Erinnerungen ans Ruhrgebiet werden wach. Die Sonne ahnt man nur, wie den Mond von Wanne-Eickel. Hinter Schleieren von Dunst. Sie kommt einfach nicht durch. Tief unter uns ein schwarzes Spinnennetz von hundert schmalen Gäßchen. Blasser Gassen-Kinder von Genua, im Land der Sonne müßt ihr fast ohne Sonne aufwachsen. Vielleicht ist's die Sehnsucht nach Licht und Weite, die euch später dann aufs Meer hinaustreibt. Schon immer waren ja die Söhne Genuas große Seefahrer vor dem Herrn. Und der größte der Welt stammt auch aus einer dieser dunklen, engen Gassen: Columbus. Nur einen Steinwurf weit von

unserem Wolkenkratzer steht im Zentrum die Ruine des Columbus-Hauses. Sie ist über und über eingesponnen von grünen Gewächsen. Sind's tropische Pflanzen oder ist's Efeu? Gleichviel, von oben schaut das Columbus-Haus wie eine kleine grüne Insel im Steinmeer aus. Wie jene grüne Dschungelinsel Guanahani (San Salvador), die Columbus am 12. 10. 1492 betrat. Sein Fuß war dort der erste weiße Fuß in der Menschheitsgeschichte! Amerika, der schlafende Riese, erwachte ...

Am 12. 10. 1492 – das sind auf den Tag genau 470 Jahre. Deshalb feiert auch Genua gerade ein Columbus-Festival. Die Plakate fielen uns bei der Einfahrt in die Stadt auf. Der Kopf von Columbus mit der großen Adler Nase. Nach Madariaga gehörte Columbus der jüdischen Rasse an, die ja seit Jahrhunderten der Welt die schöpferischsten Menschen schenkte. Andere Biographen sind anderer Meinung. Urkundlich belegt ist sehr wenig über die Herkunft des Entdeckers. Schon, ob er in Genua geboren wurde, ist nicht ganz sicher. Aber einige Jahre hat er bestimmt dort gewohnt. Über den niederen Beruf seines Vaters, eines stets verschuldeten Webers, der später Torwächter und dann Schankwirt wurde, redete Columbus nie gern. Er strebte nach Höherem, hinaus aus der engen Gasse. Und er stieg so hoch, daß er, geädelt, in seinem Wappen den Löwen und die Burg aus dem Königswappen führen durfte. Großadmiral des Ozeanischen Meeres, Vizekönig und

Gouverneur. Doch Columbus war ein Entdecker und kein Verwalter. Als Gouverneur – der ganze Columbus-Clan samt Brüdern und Verwandten erhielt von ihm fette Pöstchen – erlitt er später Schiffbruch. Nackt und in Ketten kehrte er von seiner dritten Reise in die Heimat zurück. Die Neue Welt erhielt ihren Namen später nach einem smarten, federflinken Journalisten, Amerigo Vespucci, dem ersten Sensationsreporter der Geschichte. Ihr eigentlicher Entdecker starb verbittert nach seiner vierten Reise am 20. Mai 1506 in Spanien. Im Rathaus von Genua befinden sich in einem kostbaren Schrein einige Knochensplitter. Sie sollen von dem 1877 in San Domingo aufgefundenen Skelett des Columbus stammen. Sollen ... Doch was tut's, daß die Zeit vor und nach der Tat des Entdeckers im Dunkeln liegt?! Noch heute, fast fünf hundert Jahre nach ihm, kennt jedes Kind auf der Welt seinen Namen. Und immer wieder lernen es neue auf der Schule: Columbus entdeckte Amerika am 12. 10. 1492. Unsterblich der Name, unsterblich die Tat.

Auf Schritt und Tritt trifft man in Genua auf den berühmten Namen. Nicht weit von dem Columbus-Häuschen liegt am stolzesten Platz der Stadt, Piazza de Ferrari, das Büro der „Italia“, der großen Schiffahrtsgesellschaft. Ihre „Cristoforo Colombo“, ein 30 000 Tonne, verkehrt regelmäßig zwischen der Alten und jener Welt, die Columbus entdeckte. Die Gärten der Piazza della Vittoria zeigen in riesenhaften bunten Blumenmustern die drei berühmten Caravellen: Niña, Pinta und Santa Maria. Drei armselige Nußschalen gegen die moderne „Cristoforo Colombo“. Mit ihnen also wagte er sich ins Unbekannte. Mit einer Mannschaft voller Furcht. Denn nach den Anschauungen der damaligen Zeit sollte das Meer im Westen kochen und die Lüfte von fürchterlichen Ungeheuern wimmeln. Nahrung und Trinkwasser waren auf der ersten Reise knapp und schlecht, die Orientierungsmittel primitiv. Die Drohung der Meuterei hing stets über Columbus. Aber sein Wille und Glaube (Jesus cum Maria, sit nobis in via) ließen die lächerlichen Nußschalen schwimmen. Heil hinüber bis zum gelobten Land ...

Auf der Piazza Acquaverde, wo die großen Hotelpaläste und der Bahnhof sind, steht Columbus in Stein gehauen. Palmen und andere tropische Gewächse umgeben ihn stumm und in ehrfurchtsvollem Abstand wie indianische Diener den weißen Gott aus der Fremde. Doch zurück aus der Vergangenheit in die Gegenwart! Von unserem Hotel ist's nur ein Katzensprung zur berühmtesten Via di Prè. Diese einzigartige Gasse lohnt eine Reise nach Genua. Ein gruselig-schönes Vergnügen. Besonders zu nachtschlafender Zeit. Dann herrscht dort hektisches Leben. Gruppen von Glücksspielern stehen zusammengedrängt. An der Ecke verkauft einer kleine Radiosender. Sie überplärren noch das Geschrei der Bambini mit den weißen Nachtgesichtern. Wie kleine Affchen

Die bewachsene Ruine des Hauses,
in dem Columbus seine Kindheit verlebte



Blick vom Wolkenkratzer an der Piazza Dante auf das Columbus-Haus im Stadtzentrum



Piazza della Vittoria : die drei Caravellen in bunten Blumen

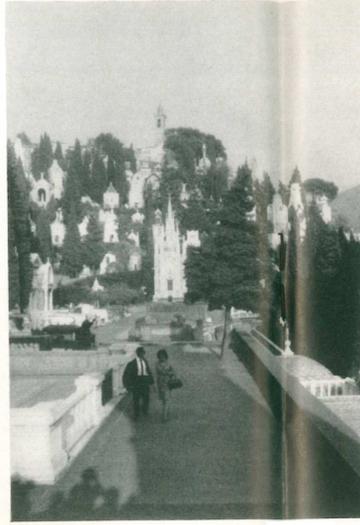




Eine der engsten Hafengassen Genuas



Via di Prè - berühmt und berüchtigt



Die Totenstadt von Genua



Patrizierhaus an der Strandpromenade

hängen sie schlafend über den Schultern der Mütter. Matrosen verhandeln lautstark mit Mädchen. Zahlen schwirren durch die Luft. Alles geht mit größter Offenheit vor sich. Endlich ist der Handel perfekt. Selbst meinen Ehepartner zupft man am Rock. Aber die zahnlose Holde will nur eine Zigarette. Achtung, ein Topf wird über unsern Häuptern entleert! Einige Spritzer treffen einen Priester. Ungerührt schreitet er weiter. Er kennt wohl seine Lämmer. Kinder sind es, des Südens und natürlich auch der Sünde, aber nicht unbedingt des Teufels... Und dazwischen Katzen jeder Größe und Farbe. Sie hocken auf den gedeckten Tischen der kleinen Lokale und hüpfen von Fenster zu Fenster. Werden sie zu frech, so bekommen sie einen Tritt. Mager und halbverhungert sind sie allesamt. Obwohl's hier - der Fischmarkt ist in der Nähe - durchdringend nach Meeresgetriebe riecht. Überhaupt die Gerüche in der Via di Prè. Darüber ließe sich eine ganze Abhandlung schreiben. Ranziges Öl, vergossener Wein, faulendes Fleisch, verdorbener Fisch, billiges Parfum, Geruch von versengten Hühnerfedern, süßem amerikanischen Tabak und Motorengestank. Dazwischen ab und zu eine ganz kleine Prise Salzlufte vom Meer. Gerade, wenn man am Ersticken ist, kommt solch ein ozonhaltiges Lüftchen. Neugestärkt vergnügt man sich an dem Zirkustreiben. Kaum zu glauben, daß nur einige Minuten entfernt die Via Roma, die eleganteste Straße der Stadt liegt. . . Der Hunger treibt uns schließlich ins nahe „Olivo“, das berühmte Fischrestaurant der Stadt. Was wünschen die Herrschaften? Fisch- und Muschelsuppe mit Grieß, Tomaten und Knoblauch (Cuscuscu)? Im eigenen Saft gedünstete große Taschenkrebse mit rohem Öl und Zitronensaft (Granceole)? Polypen in Öl mit Kräutern (Polipi alla Luciana)? Gegrillter und mit Genueser Kräutersoße angerichteter Rotbarsch (Tiriglie al Presto)? Gekochter Schwertfisch mit Öl und Zitrone (Pesce Spada)? Auf ligu-rische Art mit viel Pfeffer gekochten Schwertfisch oder vielleicht nur kleine Ricci (rohe Seeigel mit Zitronensaft) oder Scampi fritti? Die Auswahl ist riesengroß. Wir wählen goldschimmernde mit Karotten und Knoblauch in Weißwein gedünstete Fische. Orate al Vino bianco. Der Preis ist gepfeffert. Aber ein Kilo Edelfisch wie der Zahnfisch Orate, Branzino oder Spigola kostet in den Großstädten bereits 18-20 DM... Deshalb ist unser hübsches Fisch-Restaurant auch so leer.

Beschwingt vom Wein wagen wir eine Wanderung durch die dunklen Gäßchen des Hafenviertels. Was wir sehen, übertrifft die Schilderungen in jedem Krimi. Da gibt es Gassen, die man mit ausgestreckten Armen ausfüllen kann. Ohne jede Beleuchtung und natürlich ohne Polizisten. Quer über dem Weg eine tote Katze. Zersplitterte Flaschen und alte Blechimer. Plötzlich hinter uns ein mißtönendes Hupen. Ausgerechnet hier will ein kleiner Fiat durch! Könnte uns glatt über den Haufen fahren. Wir drücken uns wie Olsardinen an die schmutzige Wand. Er prescht vorbei. Wir hasten weiter und suchen unser Hotel. Da, auf einmal ein unheimliches Tapp-tapp hinter uns. Wir werden nervös. Von oben kommt wieder Flüssigkeit. Ja, kippen die denn einfach alles auf die Straße?! Das Tapp-tapp verfolgt uns. Eine Tür fliegt auf und ein Betrunkener landet in der Gosse. Zwei glühende Augen mustern uns starr. Gottlob, nur eine Katze. Aber das Tapp-tapp bleibt dicht hinter uns. Und weit und breit kein vertrauens-erweckendes Touristengesicht. Endlich, im Schein einer rußigen Laterne, können wir das Tapp-tapp klären. Alter Mann

mit Holzbein. Will uns gleich trotz der vorgerückten Stunde eine Uhr verkaufen. Vielen Dank, lieber Herr, wir haben noch eine garantiert „goldene“ vom vorigen Urlaubsjahr in Italien zu Hause liegen. Wir entfliehen im Sturmschritt. Nach diesem Stoßtrupp-Unternehmen wünschen wir uns einen ruhigen Schlaf. Aber unmittelbar neben unserem Hotelzimmer singt man heftig. Hierzulande ist ja fast jeder ein Tenor. Als der Gesang endlich aufgehört, lauschen wir ergeben dem Geknatter der Mopeds. Die italienischen Kopfkissen sind hart wie Schreibtisch-pulte. Die leichte Wolldecke ist für die kühle Oktobernacht zu dünn. Außerdem eine einzige Decke für zwei Menschen! Wir kämpfen verblissen um ihren Besitz. Am Ende besiegt uns der Schlaf. Am nächsten Morgen besichtigen wir die Via Garibaldi. Sie ist bekannt als eine der schönsten Straßen Italiens. Das will in einem Lande, das die schönsten Palaststraßen der Welt besitzt, etwas heißen! Links und rechts nur prunkvolle Paläste. Leider sind sie heute zweckentfremdet. Sie beherbergen keine Dogen und Kurtisanen mehr, son-

dern nur noch Bank- und Versicherungsangestellte. Da sitzen sie nun, umgeben von kostbaren Wandmalereien, unter prächtigen Stuckdecken, von denen venezianische Lüster hängen, und addieren auf ihren modernen Rechenmaschinen! Ein kurioses Bild! Bei uns wären es Museen, aber hierzulande hat man zuviel Paläste und zu wenig Büro- und Wohnhäuser. In den Vorhöfen zwischen Säulen, antiken Figuren und schweren Bronzekandelabern sind die Autos abgestellt.

Der Palazzo Rosso hat nichts mit Togliatti und seiner KP zu tun. Er ist nur von außen rot. Im Innern befindet sich eine großartige Gemäldesammlung. Dürer, van Dyck, Veronese. Schräg gegenüber liegt sinnigerweise der Palazzo Bianco. Auch der weiße Palast glänzt durch seine Gemälde. Rubens, Murillo, van Dyck. Überhaupt die Gemäldegalerien dieser Stadt! Auch in den Palästen der Via Balbi stolpert man über große Namen. Caravaggio, Pieter Brueghel, Altdorfer, Tintoretto.

Genova La Superba - Genua die Stolz, in ihren Palästen lebt die große Vergangenheit dieser Stadt. Und noch an einem anderen stillen Ort finden wir die Zeugnisse vergangener Größe. Auf dem Friedhof Camposanto di Staglieno. Dort finden wir die Grabmäler und Grabkapellen der Genueser Patrizier. Schon ziehen sie sich über die Hänge, und bald werden sie die Berge bedecken. Genuas Totenstadt leidet an demselben Raumangel wie die Stadt der Lebenden. Aber auch hier, welch eine Zusammenballung von Reichtum! Gewaltige Monumente aus weißem und schwarzen Marmor. Da eine vollendete Nachbildung des Mailänder Domes, dort eine Gruppe von überlebensgroßen Bronzefiguren. Die Familie des millionenschweren Vespa-Fabrikanten schläft nicht allzuweit weg von Mazzini, dem großen Denker und Freiheitskämpfer. Auch ein anderer berühmter Sohn Genuas, der Teufelsgeiger Paganini, soll laut Reiseführer hier ausruhen. Doch der Prunk über den Gräbern - nur Milano besitzt einen noch reicheren Friedhof - bedrückt etwas. Die schweren Steine liegen wie eine ungeheure Last auf den ehemals Reichen und Berühmten. Der Anblick verursacht Alptrüben. Vielleicht schlafen die unter den schlichten Holzkreuzen besser. Der Tod ist so groß, die großen Monumente verkleinern ihn nur.

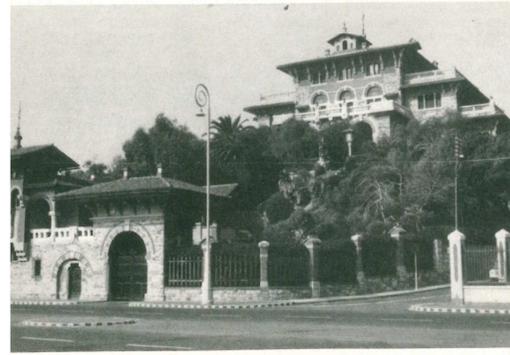
Der Hafen von Genua ist ein lebendiges Denkmal für den großen Seefahrer Columbus. Täglich landen hier große Pötte aus den USA oder stechen dorthin in See. Wie die Freiheitsstatue den einfahrenden Passagier in New York, so begrüßt der große Leuchtturm, La Lanterna, die in Genua Ankommenden.

Viele der kleinen bulligen Schlepper, die hier die Ozeanriesen hineinbugsieren, sind mit unseren MWM-Dieseln ausgerüstet. Täglich kann man sie beobachten, wie sie wie treue Wachhunde, oder besser Schlittenhunde, die schwer-

Charakteristisch für Genua : Berg- und Talstraßen



Villa im japanischen Stil mit kunstvoll angelegtem Gärten



Moderne Mietshäuser mit Blick aufs Meer



23. Satzbaufehler

a) Es ist ein Baufehler, wenn man dem Hauptgedanken einen sog. „Vorreiter“ vorausschickt. Solche Vorreiter sind: Der Umstand, daß... Die Absicht, daß... Es ist allgemein bekannt, daß... Ich habe keinen Zweifel, daß... Alles Wesentliche folgt in dem „daß - Satz“, z. B.:

Falsch: Es ist allgemein bekannt, daß die Fortschritte der Naturwissenschaften...
Richtig: Die Fortschritte der Naturwissenschaften haben bekanntlich...

Folgerung: Man kann meist den Vorreiter einfach wegstreichen oder ihn durch Umstandswörter (anscheinend, bekanntlich usw.) ersetzen und so den Nebensatz in einen Hauptsatz verwandeln.

b) Falsche Bezugssätze

Hauptsachen verlangen Hauptsätze. Der Bezugssatz soll nur der Schatten sein, den ein Hauptwort wirft, z. B.:

Falsch: Vom Pech verfolgt wurde gestern auf dem Markt eine Frau von auswärts, der die Hinterachse des Handwagens brach, so daß der Dünger auf die Straße flog.
Richtig: Pech hatte gestern eine Frau von auswärts. Als sie ihren mit Dünger beladenen Handwagen über den Markt zog, brach die Hinterachse. Die Ladung fiel auf die Straße.

4. Flickwörter, meist reif für den Rotstift, sind z. B.:

gänzlich, durchaus, vollständig, voll und ganz (Umstandswörter), selbstverständlich, natürlich, ja doch, eigentlich, übrigens, fast, wohl, nun, dabei, hierfür (Fürwortverbindungen), schon, dann (zeitliche Verbindung), nämlich, auch (logische Verbindungen).

5. Zwei Hauptwörter durch Verhältniswörter verbinden.

Zum Beispiel: Sein schönes Haus in der Stadt... statt: Das schöne Haus, das er in der Stadt hatte...

6. Das Mittelwort (Partizip) können wir nur sparsam verwenden. Wir können z. B. die Inschrift einer Sonnenuhr — ultima latet (das Letzte ist verborgen) — nicht so knapp ausdrücken, sondern sagen: „Das Letzte weißt Du nicht.“

7. In der Sachprosa soll man weglassen:

- a) alles, was der Leser schon weiß
- b) alles, was er ergänzen kann
- c) alles, was er nicht zu wissen braucht.

8. Man darf nicht so viel kürzen, daß der Stil dunkel wird.

C. RATSCHLÄGE UND HILFSMITTEL, UM ZU EINEM GUTEN STIL ZU KOMMEN

Den Stil üben: das können wir nur, wenn wir gegebene Inhalte gut auszudrücken versuchen.

1. Wir sollen uns bemühen, z. B. schlecht geschriebene Texte in einfachem, aber entschiedenem Deutsch neu auszudrücken. Es übt auch den Stil, wenn wir einige Seiten aus einer fremden Sprache in ein flüssiges Deutsch übersetzen.

2. Das Schreiben beginnt nicht mit dem Schreiben, sondern es ergeben sich drei Abschnitte geistiger Arbeit:

- a) erst Problemkreis denkend durchwandern
- b) dann warten, bis Einfälle plötzlich vor uns stehen
- c) zum Schluß den Bleistift zur Hand nehmen.

Die Abhandlung über die deutsche Sprache möchte zum Nachdenken anregen. Sie soll alle diejenigen ansprechen, die hören und sprechen, lesen und schreiben und die in der Sprache ein bewegliches und wandlungsfähiges Mittel sehen, das sie befähigt, sich individuell auszudrücken.

Ein gutes Deutsch zu sprechen und zu schreiben sollte uns Verpflichtung sein.

3. Formen der Niederschrift:

a) Mit der Hand schreiben ist am einfachsten, aber die Langsamkeit der Handschrift bremst die Gedanken. — Handschriftliche Manuskripte sind wenig übersichtlich, sie lassen sich schlecht durchlesen.

b) Schreibmaschine. Sie arbeitet schneller und übersichtlicher, aber das Geräusch und das Mechanisierte des Vorgangs stört und ermüdet.

c) Wer stenografiert, beseitigt die zeitliche Reibung zwischen Denken und Sprechen, Stenographie und Diktat können zu schädlicher Eile verführen.

d) Diktieren hat den Vorzug, daß der Autor seinen Text sogleich hört; das erzieht ihn zu kurzen, klaren Sätzen.

Hinweis: Diktieren verführt, sofern man einem Stenographen diktiert, zur Eile. Vor allem können die meisten nur wahrhaft schaffen, wenn sie allein sind.

4. Vom Entwurf bis zur letzten Fassung.

a) Wenn die erste Niederschrift fertig ist, beginnt die eigentliche Arbeit: dem Text seine endgültige Gestalt zu geben.

b) Die Stilmeister haben das Feilen nicht nur gepredigt, sondern selbst unermüdet gefeilt. (Zum Beispiel hat Thukydides während des ganzen Peloponnesischen Krieges am Stil gearbeitet; Luther hat oft in 4 Tagen kaum drei Zeilen fertiggebracht. Friedrich der Große hat von seinem Antimachiavelli drei Fassungen angefertigt.)

c) Auch Feilen will gelernt sein. Man kann nicht bei einer Durchsicht auf alle Fehler achten, daher Entwürfe mehrmals durchgehen und jedesmal etwas anderes im Auge behalten, z. B.: 1. inhaltliche Fehler, 2. Knappheit, 3. Zuspitzung und Anschaulichkeit des Ausdrucks, 4. Vermeidung unnötiger Haupt- und Bewörter, 5. Satzbau, 6. Klang.

d) Man muß das Manuskript oft neu schreiben mit dem zähen Willen zum Ändern, zum Umgießen und Wiedergießenden — nur dann erhält man ein erträgliches Deutsch.

J. Schultz-Naumann, München

B. HINWEISE

AUF PAPIERSTIL UND AMTSDEUTSCH

1. Schreiben Sie, wie Sie sprechen. Wer schreibt, muß sich vorstellen, er rede zu einem guten Freund; dann schreibt er von selbst einen lebendigen Stil.

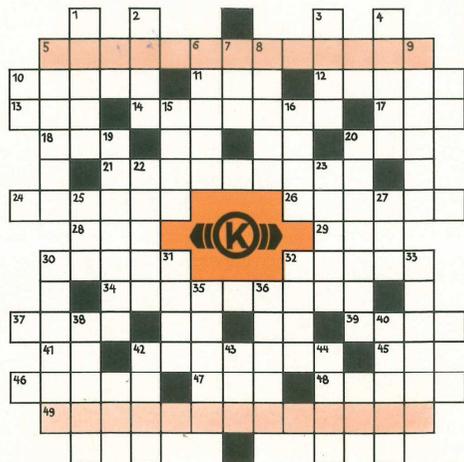
2. Kürze des Stils

a) Der Leser hält eine knappe Darstellung viel eher für echt.

b) Die knappe Darstellung ist kein Naturprodukt, sie ist ein Kind des Rotstiftes. **Kurz wird ein Manuskript nur, wenn der Rotstift schrankenlos wallet.** Wer eindringlich schreiben will, muß kurz schreiben. Mühen Sie niemanden, einen drei Seiten langen Brief zu studieren, wenn Sie den Inhalt auf einer Seite unterbringen können.

Beispiel: Da ich keine Zeit habe, Dir einen kurzen Brief zu schreiben, schreibe ich Dir einen langen. (Goethe aus Cicero.) „Der Stil lebt vom Opfer“, sagen die Franzosen.

3. Die sprachliche Knappheit spart am Wortaufwand, die sachliche unterdrückt entbehrliche Gedanken.

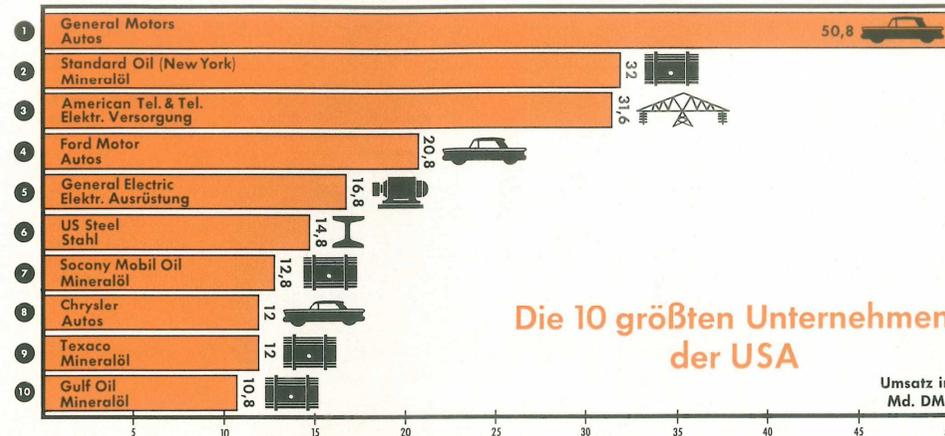


STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht: 5. Verbindung zwischen zwei mit Druckluftbremse ausgerüsteten Wagen, 10. Abwesenheitsbeweis, 11. engl.: eins, 12. Filmauszeichnung, 13. Vorderteil der Schiffe, 14. Ersatzpferd, 17. Zahl, 18. lat.: ich, 20. Strom in Asien, 21. nach Konten sortieren, 24. Kindernahrung, 26. männlicher Vorname, 28. nicht lebendig, 29. engl.: Ohr, 30. Berg im Bayerischen Wald, 32. Wallfahrt nach Mekka, 34. Lehre von der Energie, 37. rein, 39. Rennsport, 41. Fluß in Rußland, 42. Bestandteil der Atomkerne, 45. Abkürzung für Norddakota, 46. Stadt des Staates Nebraska, 47. portug.: heilig, 48. Farbstoff, 49. wichtiger Teil einer Knorrbremse.

Senkrecht: 1. Segelschiff, 2. arab. Titel, 3. Heilpflanze, 4. Verwandter, 5. gefälschte Banknote, 6. Schweifstern, 7. Weltorganisation, 8. Höhere Schule in der Schülersprache, 9. Schiffsfigur am Bug, 15. unbestimmter Artikel, 16. Verpackungsgewicht, 19. Monatsname, 20. Managerkrankheit, 22. Stadt in der Schweiz, 23. Harzart, 25. Straße abgek., 27. lat.: bete, 30. dreistes Auftreten, 31. Teil des Weinstockes, 32. Vorname dtsh. Kaiser und Könige, 33. Theologe und Schriftsteller, 35. Nebenfluß der Aare, 36. Vorname eines amerik. Filmschauspielers †, 38. Spielart, Abweichung, 40. Unglück voraussagen, 42. Bezeichnung, 43. Schottischer Fluß, 44. Gebetsstunde. — Auflösung auf Seite 14.

Wer sind die „Größten“ in der Wirtschaft? EIN BLICK AUF DIE „FORTUNE-RANGLISTE“



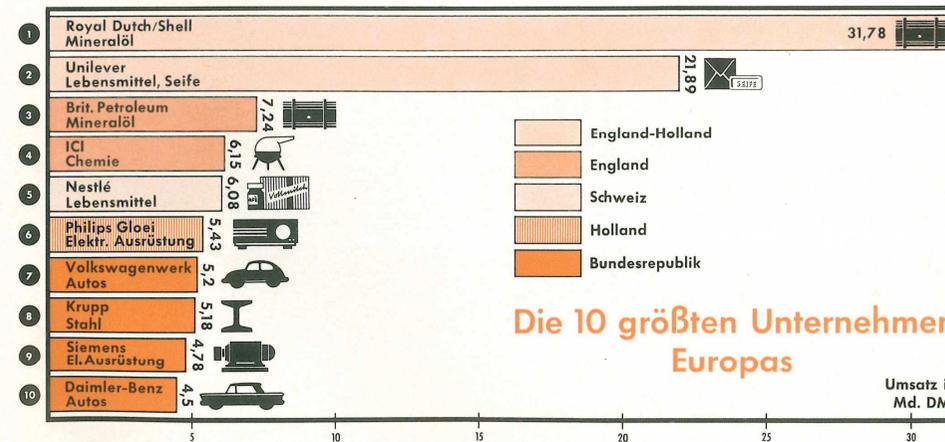
Die 10 größten Unternehmen der USA

Alljährlich veröffentlicht die amerikanische Wirtschaftszeitung „Fortune“ eine Zusammenstellung der größten Industrieunternehmen der Welt, und wir finden diese Rangliste so interessant, daß wir sie auszugsweise abdrucken. Jeder auch nur etwas wirtschaftlich Interessierte wird sicher gern einen Blick auf die „Weltangliste der Wirtschaft“ werfen, um die Namen der „Großen“ kennenzulernen — schließlich ist die Kenntnis von wirtschaftlichen Zusammenhängen in unserer Zeit so populär geworden, daß das Wissen um die größten Firmen der Welt schon fast zur Allgemeinbildung gehört. Man kennt ja schließlich auch die höchsten Berge und die längsten Flüsse... Die Umsatzzahlen, die zum besseren Vergleich bei den amerikanischen Firmen in DM umgerechnet wurden, machen den Abstand unserer größten deutschen Werke — VW, Krupp, Siemens und Daimler-Benz — zu den größten amerikanischen Unternehmen deutlich. Das Volkswagenwerk — der Welt drittgrößter Automobilkonzern und an 7. Stelle unter Europas Größten — käme, wäre es ein amerikanisches Unternehmen, dort erst auf den 30. Platz!

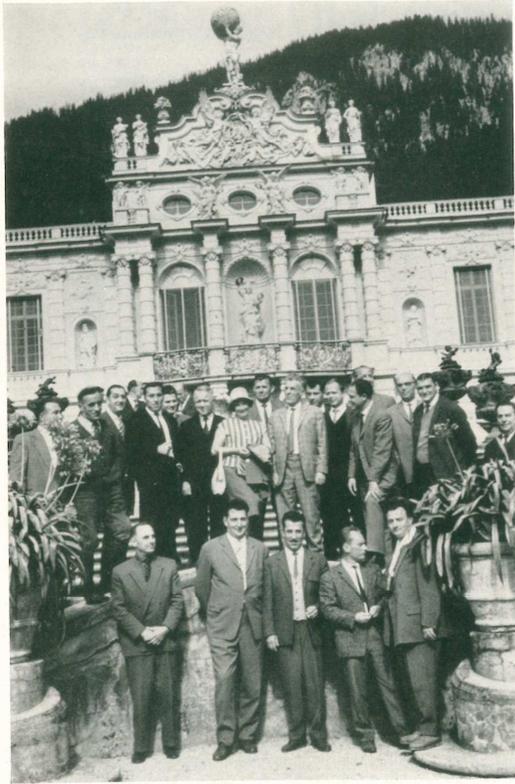
Unter den 50 größten Gesellschaften Europas allerdings ist fast jedes dritte Unternehmen ein deutsches — ja, während man noch vor fünf Jahren keinen deutschen Umsatz-Dollarmilliardär vorweisen konnte, gibt es jetzt bereits vier davon. Wir nannten sie bereits: VW, Krupp, Siemens und Daimler.

Wollte man jedoch nicht die Umsatzzahlen, sondern die Zahl der Beschäftigten sprechen lassen, so sähe die Rangliste der außeramerikanischen Unternehmen etwas anders aus: Siemens käme mit etwa 220 000 Mitarbeitern nach Unilever (293 000) und Royal Dutch/Shell (250 000) auf den dritten Platz. In diesem Zusammenhang mag interessant sein, daß Siemens neben dem holländischen Elektrokonzern Philips der größte private Arbeitgeber Europas ist.

Man mag die wirtschaftliche Macht großer Unternehmen mißbilligen oder aber seine Bewunderung für jene Firmen ausdrücken, die oft hunderttausend Menschen und mehr Arbeit und Brot geben — interessant ist solch eine „Weltangliste“ in jedem Fall!



Die 10 größten Unternehmen Europas



Die Tagungsteilnehmer nach der Besichtigung von Schloß Linderhof

TAGUNG DER BETRIEBSRATSVORSITZENDEN UND DEREN STELLVERTRETER SÄMTLICHER KONZERNWERKE VOM 25.-27. SEPTEMBER 1962 IN MÜNCHEN

Die Leitung der Tagung lag in den Händen des Vorsitzenden des Dreierausschusses, des Kollegen Kurz. Anwesend waren die Kollegen:

- Kurz und Unangst (Motorenwerke Mannheim)
- Scherer und Hartl (Südd. Bremsen, München)
- Vohmann und Flottmann (KB Volmarstein)
- Eckert und Lobe (KB München)
- Borsdorf und Pollacek (Hasse & Wrede, Berlin)
- Wald und Wächter (Kübler, Werk 1, Berlin)
- Schötz und Lietke (Kübler, Werk 2, Berlin)
- Stolzenburg in Sachen „Kinderheim“ (KB-KG München) zeitweilig: Herr Direktor Goerz.

Die vom Dreierausschuß aufgestellte Tagesordnung umfaßte folgende Punkte:

1. Begrüßung und Ablauf der Tagung.
2. Stellungnahme zum Protokoll der letzten Tagung in Berlin.
3. Bericht des Dreierausschusses.
4. Stellungnahme zu tariflichen Fragen.
5. Berichte der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke.
6. Soziale Fragen.
7. Bericht des Herrn Dir. Goerz (in Vertretung von Herrn Dir. Vielmetter) über die Lage des gesamten Unternehmens.
8. Verschiedenes.

Pünktlich 9 Uhr eröffnete Kollege Kurz, Mannheim, die Tagung und hieß alle Kollegen willkommen. Der Tagung einen guten Verlauf wünschend, ging er auf den zweiten Punkt der Tagesordnung ein.

Hierzu wurde wie in bisheriger Weise verfahren und das Protokoll der letzten Tagung in Berlin einstimmig angenommen.

Mit der Verlesung des Protokolls der Dreier-Ausschußsitzung wurde der dritte Tagesordnungspunkt behandelt. Er wurde einstimmig angenommen und abgeschlossen. Punkt 4 brachte die Stellungnahme zu tariflichen Fragen. Allgemein konnten wir feststellen, daß wiederum einiges erreicht wurde.

Anschließend folgte der Bericht der Betriebsratsvorsitzenden der einzelnen Werke. Aus diesen Berichten war zu entnehmen, daß die Umsätze und Aufträge sich in etwa der gleichen Höhe gehalten haben und eine Vollbeschäftigung auf weitere Sicht gesichert ist. Schwierigkeiten ergeben sich in den einzelnen Betrieben jedoch mit den Ausländern, die die deutsche Sprache noch nicht beherrschen. Man ist dazu übergegangen, Sprachkurse für diese Ausländer abzuhalten.

Auf die sozialen Fragen übergehend wurden Probleme, die das Kinderheim in St. Blasien betrafen, eingehend diskutiert und einige Mißverständnisse und Unklarheiten richtiggestellt.

Nach dieser programmgemäßen Abwicklung der Tagesordnung traf Herr Direktor Goerz ein, der vom Kollegen Kurz begrüßt und herzlich willkommen geheißen wurde. Herr Direktor Goerz ging sogleich auf die Geschäftslage ein und betonte, daß die wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse geregelt seien. Er hob die Teamarbeit hervor, die sich fruchtbringend auswirke und der sich der einzelne unterordnen müsse. Schließlich könnten wir uns in den verschiedenen Werken über eine Zusammenarbeit freuen, die man als eine glückliche bezeichnen kann, meinte Herr Dir. Goerz. – Anschließend wurde an Hand einer Tabelle die Geschäftslage erläutert. Sie zeigte ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Alles in allem faßte Herr Dir. Goerz seine Worte zusammen, indem er sagte: „Wir sind mit dem Lauf der Dinge zufrieden. Die große Zuverlässigkeit ist es, die uns das Vertrauen unserer Abnehmer und damit die Beschäftigung sichert.“

Kollege Kurz dankte Herrn Direktor Goerz für seine aufschlußreichen Ausführungen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das gute Einvernehmen weiterhin bestehen bleiben möge.

Mit dem letzten Punkt der Tagesordnung wurde die nächste Tagung auf den 26.–28. März in Mannheim festgelegt.

Um den Kollegen der Konzernwerke einmal ein Stück unseres schönen, oberbayerischen Landes zu zeigen, unternahmen wir eine Fahrt nach Schloß Linderhof bei Oberammergau. Nach der Schloßbesichtigung und einem stärkenden Mittagmahl in Oberammergau trat man die Rückfahrt über Eital, Garmisch, Mittenwald, Walchensee und Kochelsee nach München an. Auf dieser Strecke hatten die auswärtigen Kollegen auch Gelegenheit, die Anlagen des Walchensee-Kraftwerkes einmal zu sehen.

Diese Fahrt bildete einen harmonischen Abschluß des Treffens. Befriedigt von dem Ergebnis unserer Tagung traten alle Kollegen anderntags die Heimreise an.

Eckert, Schriftführer

AUFLÖSUNG:

Wagengredt: 5. Bremskuppelung, 10. Alibi, 11. one, 12. Ocker, 13. Bug, 14. Remonte, 17. eif, 18. ego, 20. Ili, 21. komfieren, 24. Nestle, 26. Alfons, 28. 101, 29. eqv, 30. Anber, 32. Omrth, 34. Entgastik, 37. Kär, 38. Turf, 41. Op, 42. Neutron, 45. NB, 46. Omrth, 47. Soo, 48. Ocker, 49. Bremszylinder, 50. Entgastik, 51. Emtz, 52. Emtz, 53. Alcoe, 4. Onhel, 5. Biele, 6. Komte, 7. Uno, 8. Remte, 9. Gallon, 15. eine, 16. Tora, 19. Ocker, 20. Inforik, 22. Olen, 23. Eimti, 25. Str., 27. oca, 30. Aplomb, 31. Rabe, 32. Otto, 33. Herder, 35. Reub, 36. Emtz, 38. Abort, 40. unken, 42. Name, 43. Toy, 44. None.

JUBILÄRE

UNSERER WERKE



40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, Volmarstein



KARL FUNKE
Werkzeugmacher 3.10.62



FERDINAND HESS
Schlosser 22.9.62

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL GUTMANN 30.9.62
Leiter d. Konstruktionsverwltg.



KARL EGNER
Gruppenführer 22.10.62

Knorr-Bremse GmbH
München Volmarstein



EUGEN GRUBER
Prokurist 19.10.62



ANTON MAYER
Platzarbeiter 12.10.62

Carl Hasse & Wrede GmbH
Berlin



EMIL REIMER
Meister 1.8.62

25 DIENSTJAHRE

Motoren-Werke Mannheim AG



KARL ILLIG
Monteur 4.9.62



FRITZ BEISEL
Techn. Angestellter 7.9.62



FELIX MÜLLER
Dreher 23.9.62

Motoren-Werke
Mannheim AG



ADAM LARGE
Hilfslackierer 11.10.62



ANNA MAYER
Lichtpauserin 7.10.62

Süddeutsche Bremsen AG, München



JAKOB EMANUEL
Gruppenführer 21.10.62



**Berichte und Bilder
aus den Jahren 1835 - 1875
der Eisenbahngeschichte**

fanden wie in einem kleinen Büchlein, das anlässlich des 125jährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahnen vor zwei Jahren erschienen ist. Es heißt „Vom Dampf zu Diesel und Strom“ und enthält viele Originalberichte aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die für uns heute äußerst amüsant sind. Bei der Lektüre dieser „wahren Geschichten“ wünschen wir unseren Lesern viel Vergnügen.

Die Arbeit der Streckenwärter und die Fahrt im offenen Waggon zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel beschrieb ein Zeitgenosse folgendermaßen:

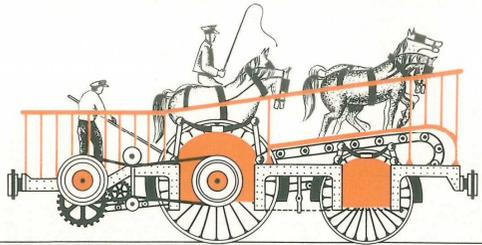
Sowie der Wagen ankommt, muß der Wärter ein rothes Fähnlein ausstrecken, wenn alles in Ordnung ist, das blaue Fähnlein aber, wenn irgendeine kleine Unordnung auf der Bahn ist, wodurch der Conducteur der Locomotive veranlaßt wird, dieselbe zu hemmen. Findet dabei ein längerer Aufenthalt statt, so sind kleine Luftballons von Entfernung zu Entfernung angebracht, welche heraufgelassen werden, damit an beiden Stationen der Vorfall bekannt werde.

... Die Preise in den verdeckten Wagen sind theuer, aber am meisten schien die Sicherheit die Leute bewogen zu haben, sich in die hinteren Wagen zu begeben.

Man empfindet indeß nicht die geringste Beschwerde vom Luftzug. Das einzige ist auf den offenen Wagen, daß nicht nur der Rauch in kleinen Köhlchen, sondern auch der Wasserdampf in kleinen Regentropfen herunterfällt. Es sollen selbst, wie mir gesagt wurde, kleine Kohlen brennend auf die Kleider gefallen sein. Diese kleine Beschwerde überwiegt das Interesse und der Vortheil, welchen man hat, bei weitem. (1839)

Comfort und Fortschritt

Fahrendes Caffeezimmer
Auf der Eisenbahn von London nach Birmingham hat man in neuester Zeit einen Wagen angebracht, der ohne Zweifel auch anderswo bald Nachahmung finden wird. Derselbe enthält ein Caffeezimmer, ein Restaurations-local und ein Boudoir. In den beiden ersteren können die Herren Thee und Caffee schlürfen, ihre Havannah-Cigarren rauchen, politische Zeitungen lesen u.s.w.; das Boudoir ist den Damen vorbehalten, welche sich dort auf weichen Divans mit den gewöhnlichen Salonarbeiten, als Stricken, Sticken u.s.w., beschäftigen können. Der Wagen ist sehr lang und ziemlich breit. (1843)



Die Patent-Impulsoria

Italien ist das Vaterland einer neuen Erfindung, welche darauf gerichtet ist, die thierische Kraft auch bei den Locomotiven anwendbar zu machen, und es sind mit dieser Erfindung auf der londoner Südwestbahn bereits Versuche angestellt worden. Dieselbe besteht in einem eigenthümlich gebauten Fahrzeuge, welches die Stelle der Locomotive an den Eisenbahnzügen vertritt und auf welchem die thierische Kraft auf die Triebräder der Locomotive übertragen wird. Diese neue Locomotive nennt der Erfinder Impulsoria und sie besteht in der Hauptsache aus einer schiefen Ebene ohne Ende – der Patentinhaber nennt sie Pedivella –, welche sich um einen eigenthümlich geformten Rahmen mit höchst geringer Reibung so fortbewegt, daß die Pferde, welche auf derselben wie auf einer Tretscheibe in unseren Raßwerken arbeiten, durch ihre Gangbewegung diese Ebene unter sich fortschieben, ohne daß sie selbst von der Stelle kommen.

Der Erfinder dieser neuen Modification der altgebräuchlichen Tretscheibe heißt Clemens Mazerano und ist aus Pignerol in Piemont gebürtig. Die auf der Nine-Elms-Station der Südwestbahn zur Probe arbeitende Locomotive ist nur für zwei Pferde gebaut und erfüllt ihren Zweck vollkommen, denn sie hat schon, trotz der ziemlich starken Steigung dieser Bahn, Trains von mehr als 30 Wagen gezogen. Bei dem Hauptversuche hofft man mit der Schnelligkeit von 3 bis 5 deutschen Meilen in der Stunde zu fahren, und wenn eine solche Locomotive für vier Pferde gebaut wird, so soll dieselbe der besten Dampf locomotive an Schnelligkeit nichts nachgeben. Bei der bequemen Einrichtung der Maschine können die Pferde leicht acht Stunden täglich arbeiten, also die Locomotive 48 Meilen fortbewegen und da – in England – ein Pferd täglich nicht mehr als zwei Schilling – 20 Gr. –

zu unterhalten kostet, so kann man mit einem Aufwande von acht Schilling – etwa 2 Thlr. 20 Gr. – eine Locomotive einen Tag hindurch bedienen, während eine Dampf locomotive an Coaks allein täglich 6 Pfd. St. – 42 Thlr. erfordert. Der vorzüglichste Nutzen, welchen dies neue System darbieten dürfte, wird sich auf die Zweigbahnen erstrecken, da für den untergeordneten Betrieb derselben die Dampfkraft zu theuer ist. (1850)

Gefahrlose Eisenbahn

Ein erfinderischer Engländer hat jüngst einen Vorschlag zur Construction von Eisenbahnwagen gemacht, die nach der Versicherung des Erfinders alle Gefahr ausschließen würde: Die Waggons hängen an der Achse großer eiserner Zylinder von 12 bis 14 Fuß Durchmesser. Eine Eisenstange oder Kette verbindet eine Anzahl solcher Zylinder unter sich und mit der Locomotive.

Zahlreiche Ursachen, welche jetzt so häufige Unglücksfälle herbeiführen, könnten durch diese Erfindung vermieden werden. Auch kann in dem hier empfohlenen Zug keine Gefahr aus mangelhafter Wirkung der Bremsen erwachsen, da es keiner solchen Vorrichtung bedarf. Da der Schwerpunkt oder das größte Gewicht in der Nähe der Schienen liegt und die Zylinder durch eine an der Achse wirkende Kraft bewegt werden, so muß der ganze Zug, sobald diese Zugkraft aufgehoben wird, sofort zum Stillstehen kommen.

Der Zylinder, der die Wagen einschließt, wälzt sich, statt vorwärts zu schieben wie die jetzt gebräuchlichen Eisenbahnwaggons, nur über die Schienen und kann deshalb unmöglich den Schuß und Schwung gewinnen, der so viel Mühe beim Anhalten und einen Zusammenstoß so gefährlich macht.

An Mechanikern und Ingenieuren ist es nun, diese Prüfung vorzunehmen, wozu wir hiermit angeregt haben wollen. (1861)

