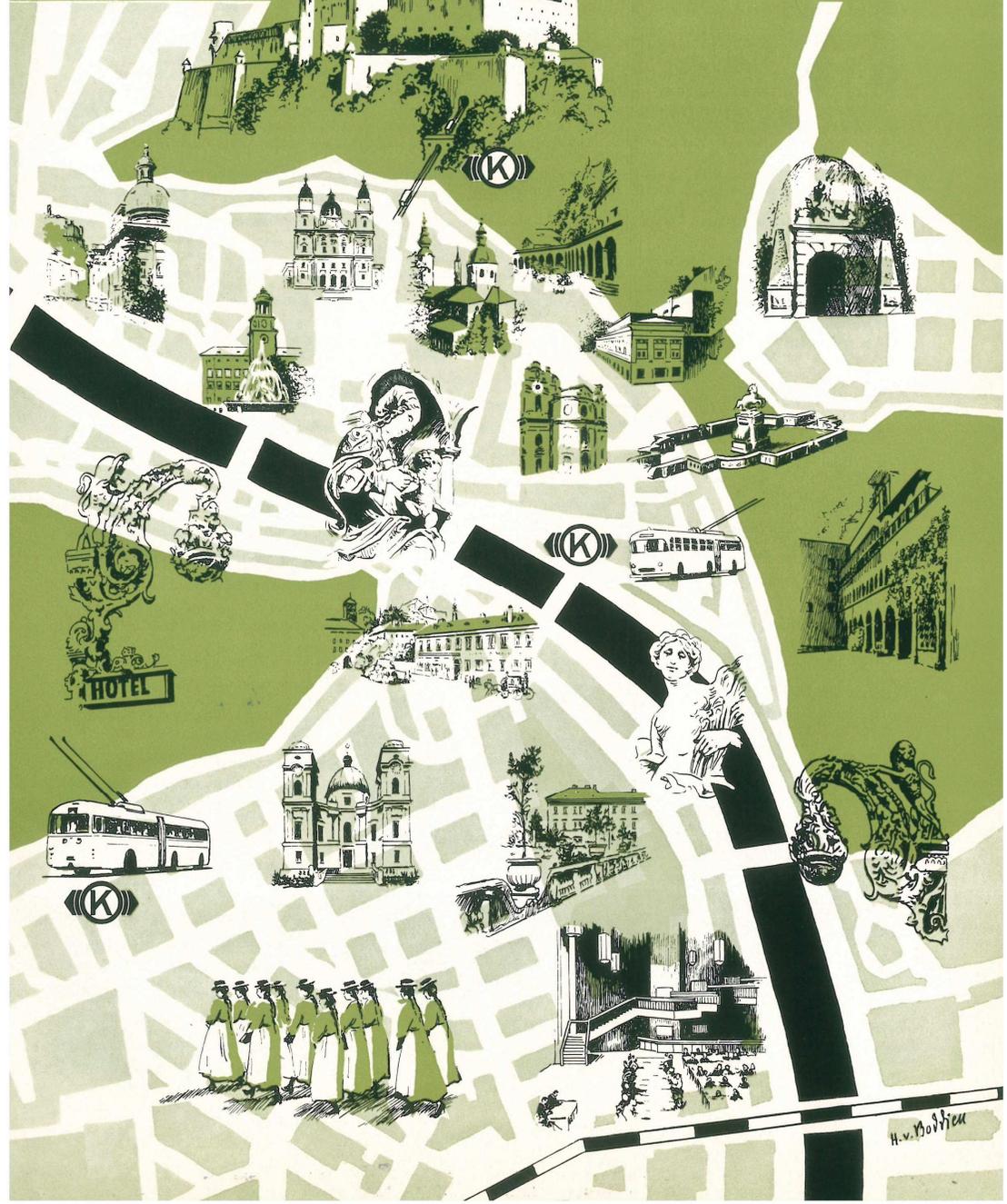


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

61 JUNI / JULI 1963

B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE NUR AN BETRIEBSENGEHÖRIGE





MWM



61

JUNI/JULI 1963

Unser Titelbild

macht Sie mit Salzburg bekannt, einem der größten Zentren des Fremdenverkehrs. Auch hier wieder sorgen in Verkehrsmitteln unsere Knorr-Bremsen für die Sicherheit von Menschen aus aller Welt.

INHALT

- 4 Die „Vogelfluglinie“ – Brücke nach Norden
- 6 Die 17. Hannover-Messe
- 7 Der „Adler“ in München
- 8 Von Mirabell zur Hohensalzburg
- 12 Wo Rinder auf den Schienen schlafen
- 13 Neue Betriebsräte in den Konzernwerken
1:0 für die Motoren Diesel S/A
- 14 Unsere Jubilare
- 16 Unsere internationale Speisekarte

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTFÜHRUNG:

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

Es gibt kein dauerndes Glück, nur glückliche Augenblicke. Das gilt auch für den Urlaub. Aber der Urlaub kann uns natürlich mehr glückliche Augenblicke schenken als der Alltag. Und wir sollten wie Goldgräber die kleinen blitzenden Körner suchen, sammeln und sorgfältig aufbewahren. Viele glückliche Augenblicke ergeben nämlich einen Schatz, einen wertvolleren Schatz als den, den manche auf der Bank deponiert haben. Denn diesen können sie über Nacht einbüßen, die glücklichen Augenblicke aber vermag keine Macht der Welt abzuwerten.

Die meisten Menschen, die heute in Urlaub fahren, schleppen einen Fotoapparat mit sich. Manche haben sogar zwei oder drei davon. Ein jeder möchte damit die glücklichen Augenblicke festhalten. Doch das ist leider vergebliche Liebesmühe. Mit dem simplen Apparat lassen die sich nicht festhalten. Der ist ein zu grobes Instrument zur Aufzeichnung einer so zarten Angelegenheit. Außerdem ist der einfache Film des Normalknipsers nicht imstande, Düfte und Laute, die mitunter innig mit dem glücklichen Augenblick verknüpft sind, ja ihn ausmachen, aufzubewahren:

Das Klatschen der Brandung an den Felsen. Den Salzatem des Meeres. Die Rufe der heimkehrenden Fischer. Den schrillen Schrei der Möwen. Den Gesang der Zikaden. Das Rauschen des Waldes. Das Zucken der Lichtreklamen. Die tausend Geräusche am Boulevard. Die kalte, klare Luft auf einem einsamen Gipfel. Den Glanz der Sterne am südlichen Himmel...

Das und viel viel mehr, was noch zum glücklichen Ferienaugenblick gehört, kann nur von der einmaligen Präzisionskamera, die ein jeder von uns in seinem Innern trägt, aufgenommen werden. Sie hat den Vorteil, selbsttätiges Aufnahmegerät und Vorführgerät in einem zu sein. Sie ist immer schußbereit, wenn wir nur aufnahmebereit sind. Sie funktioniert am Tage genauso wie in der Nacht. Und wenn man – lange nach dem Urlaub –, wieder im grauen Alltag einmal so recht deprimiert ist, dann genügt eine kurze Blickwendung nach innen, und der Film mit den glücklichen Augenblicken rollt wieder ab. Ob man geht, fährt, sitzt, steht oder liegt, ob man arbeitet oder träumt – diese Filmvorführung kann jederzeit und überall stattfinden. Sie ist so privat und geheim, daß nicht einmal der arbeitende Nebenmann oder der schimpfende Chef etwas davon merkt.

Nur auf diese inneren Bilder kommt es an – nicht auf die Farbdias oder Schmalfilme, die einer von der Ferienreise mitbringt. Wirklich bereichert werden wir lediglich durch die glücklichen Augenblicke, die sich in unsere Seele einprägen. Sie können weder wie gewöhnliche Fotos von neidischen Blicken abgetastet noch von täppischen Händen abgegriffen werden. Sie sind unser unzerstörbares und unverlierbares Eigentum – vielleicht das einzige, das uns wirklich gehört.

ZUR GESCHÄFTSLAGE

Der Jahresabschluß der Süddeutschen Bremsen AG wurde am 17. Mai 1963, der Jahresabschluß der Motoren-Werke Mannheim AG am 18. Juni 1963 der Hauptversammlung vorgelegt und verabschiedet. Wir möchten Ihnen dazu einige Zahlen und Erläuterungen geben.

Süddeutsche Bremsen AG

Der Netto-Umsatz konnte nach einer 30%igen Umsatzsteigerung im Vorjahr um weitere 4,4% auf 88,1 Millionen DM (im Vorjahr 84,4 Millionen DM) erhöht werden. Besonderen Anteil hieran hatten die an sich kleineren Gebiete Kfz.-Bremsen und Druckluftsteuerungen. Bei den Eisenbahnbremsen, die die Umsatzhöhe maßgeblich beeinflussen, und bei den Dieselmotoren konnten die sehr guten Umsätze des Vorjahres gehalten werden.

Stärker als der Umsatz stiegen die Kosten. Die Personalaufwendungen erhöhten sich bei etwa gleicher Belegschaft um rund 8%. Auf Grund der vermehrten Investitionen erhöhten sich insbesondere auch die Abschreibungen.

Trotzdem wurde wieder ein befriedigendes Ergebnis erzielt und zwar nicht zuletzt, wie der Geschäftsbericht hervorhebt, durch die Leistung der Mitarbeiter und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat.

Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1962 beträgt 1.25 Mill. DM (i. Vj. 1.22 Mill. DM). Von der Hauptversammlung wurde die Ausschüttung einer Dividende von wieder 11% auf das Grundkapital von 10 Mill. DM beschlossen.

Neben der Arbeitsleistung spielten für die Wirtschaftlichkeit der Fertigung die durchgeführten Investitionen besonders bei Maschinen, Werkzeugen und Vorrichtungen eine bedeutende Rolle; sie betragen 5,7 Mill. DM und liegen damit leicht über dem Vorjahr (5,3 Mill. DM). Ihre Finanzierung erfolgte mit 4,4 Mill. DM aus den Abschreibungen. Das Anlagevermögen steht Ende 1962 mit 11,7 Mill. DM zu Buch.

Für Löhne und Gehälter wurden im Berichtsjahr 19,8 Mill. DM (i. Vj. 18,3 Mill. DM) ausgegeben. Die sozialen Aufwendungen betragen 4,6 Mill. DM (i. Vj. 4,4 Mill. DM). Dem Versorgungswerk wurde der zulässige Betrag von 0,6 Mill. DM zugeführt; die Gesamtrückstellungen hierfür betragen

Hoher Gast aus Thailand bei der Knorr-Bremse München

Hohen ausländischen Besuch hatte die Knorr-Bremse vor kurzer Zeit: der Chefingenieur der Thailändischen Staatsbahn, **Prinz Pirayos Svasti**, besichtigte anlässlich eines Deutschland-Besuches unser Münchner Werk.

Herr Dir. Vielmetter und Dir. Hardy führten den hohen Gast, der mit dem thailändischen Königshaus verwandt ist, durch unseren Betrieb.

Am nächsten Tag war Prinz Pirayos Svasti Gast des Präsidenten der Bundesbahndirektion München, Dipl.-Ing. Willi Lettau. Nach einer Besichtigung des vor wenigen Jahren neu erstandenen Münchner Hauptbahnhofs und nachdem Prinz Pirayos über Probleme und Sorgen, aber auch über Fortschritte und Erfolge der „DB von heute“ unterrichtet worden war, fuhr er in einem der modernen „Rheingold“-Wagen, der mit einer Schnellzuglokomotive bespannt war, nach München-Pasing. Hier stattete er den modernen Anlagen, be-

zu Ende des Berichtsjahres 5,1 Mill. DM. Das von der Firma dotierte Vermögen der Unterstüzungseinrichtung beträgt 2,8 Mill. DM.

Der heutige Auftragsbestand sichert die Beschäftigung für 5–6 Monate. Die weiteren Aussichten werden vom Vorstand nach wie vor positiv beurteilt.

Motoren-Werke Mannheim AG

Die Motoren-Werke Mannheim erzielten 1962 einen Umsatz von 139,9 Mill. DM, das sind 3,5% mehr als im Vorjahr (135,2 Mill. DM). Gegenüber dem Vorjahr konnte der Umsatz bei den Großmotoren (RH) wesentlich gesteigert werden, während der Umsatz in KD-Motoren aufgrund der allgemeinen Stagnation bei den Landmaschinen abfiel. Dies wirkte sich stark im Exportgeschäft aus, das von einem Anteil von 43% an dem Gesamtgeschäft auf 36% zurückging. Im Geschäftsjahr 1962 wurde ein Überschuß von 0,9 Mill. DM erzielt und hieraus eine Dividende von wieder 9% auf das Grundkapital von 9,7 Mill. DM ausgeschüttet.

Auch bei den Motoren-Werken mußten stärkere Kostensteigerungen in Kauf genommen werden.

Investiert wurden 7,0 Mill. DM (i. Vj. 6,1 Mill. DM). Die Abschreibungen betragen 4,6 Mill. DM (i. Vj. 5,0 Mill. DM). Der Buchwert des Anlagevermögens beträgt 21,5 Mill. DM. Für Löhne und Gehälter wurden 28,7 Mill. DM (i. Vj. 25,9 Mill. DM) aufgewendet, für soziale Leistungen 5,7 Mill. DM (i. Vj. 5,5 Mill. DM).

Die Rückstellung für die Altersversorgung beträgt nach Zuführung von 0,6 Mill. DM zu Ende des Berichtsjahres 7,9 Mill. DM. Die Unterstüzungseinrichtung verfügt über ein Vermögen von 1,5 Mill. DM.

Den Werksangehörigen und dem Betriebsrat wird für ihre tatkräftige Mitarbeit besonderer Dank ausgesprochen.

Der heutige Auftragsbestand gewährleistet die Beschäftigung für 5 Monate. Hinsichtlich der weiteren Entwicklung ist man zuversichtlich.

Der Gesamtverband der Werke der Knorr-Bremse

einschließlich des brasilianischen Werkes erzielte 1962 einen Umsatz von 280 Mill. DM, das sind 8,5% mehr als im Vorjahr (258 Mill. DM); die internen Umsätze zwischen den Werken sind hierin nicht enthalten. Exportiert wurden 28% und zwar vorwiegend Motoren und Eisenbahnbremsen. Der gegenwärtige Auftragsbestand ohne interne Aufträge beträgt 114 Mill. DM. Beschäftigt werden 8500 Personen. ZV/Sch.

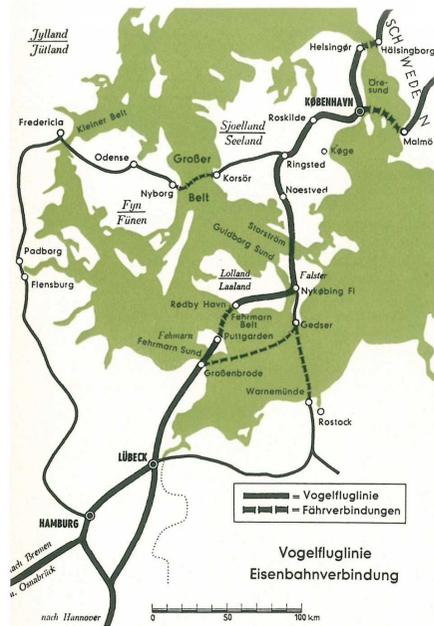


sonders dem neuen Gleisbildstellwerk, einen Besuch ab. Zur Rückfahrt nach dem Münchner Hauptbahnhof bestieg

der hohe Gast aus dem Fernen Osten den Führerstand der Schnellzuglokomotive.

DIE „VOGELFLUGLINIE“ BRÜCKE NACH NORDEN

In einem Staatsakt wurde die Vogelfluglinie am 14. Mai 1963 in Anwesenheit des Königs von Dänemark und des Präsidenten der Bundesrepublik Deutschland feierlich eröffnet. Fünf Jahre voller schwieriger Arbeit und voller technischer Meisterleistungen sind diesem Tage vorausgegangen. Der ständig wachsende Verkehr zwischen Skandinavien und dem europäischen Festland ließ den Bau einer leistungsfähigen, kurzen und schnellen Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark nach dem Kriege immer dringender werden. Mit 210 Millionen Mark auf deutscher und 100 Millionen Kronen (etwa 58 Millionen DM) auf dänischer Seite ist der Weg über die Vogelfluglinie entstanden. Millionen von Reisenden werden ihn schon in diesem Jahr – nach Norden oder Süden – befahren und wesentlich schneller ans Ziel gelangen.



Die Fehmarnsundbrücke, das Kernstück der Vogelfluglinie, wurde am 30. April im Rahmen eines Festaktes dem Verkehr übergeben. Durch den Brückenschlag von wahrhaft historischer Bedeutung ist die Ostseeinsel Fehmarn praktisch keine Insel mehr.

Während der Eröffnungszug nach dem offiziellen Festakt langsam über die Fehmarnsundbrücke fuhr, gingen mehr als tausend fröhlich gestimmte Ehrengäste unter dem Klängen einer Musikkapelle über die fast tausend Meter lange Brücke. Dabei hatten alle Gelegenheit, sich von der großartigen Brückenkonstruktion zu überzeugen.

Daß bislang bei der Wahl der Urlaubsziele die skandinavischen Länder schlecht abschnitten, mag nicht zuletzt daran gelegen haben, daß sich die Reise gen Norden doch allzu zeitraubend gestaltete. Mit der „Vogelfluglinie“ nun wird Skandinavien für die Touristen bedeutend interessanter: eine fast tausend Meter lange Hochbrücke spannt sich über den Fehmarnsund, moderne Fährschiffe verbinden die neuen Häfen Puttgarden und Rödbyhafen – der Weg über die Ostsee ist fast auf ein Viertel der alten Strecke Großenbrode – Gedser zusammengeschrumpft. Wie für die Auto-Touristen wurde auch der Weg für die Reisenden in den großen internationalen Zügen von Norden nach Süden und umgekehrt wesentlich verkürzt: Gegenüber 63 Kilometern bisher beträgt die Fahrstrecke über die Ostsee jetzt nur noch 19 Kilometer. Damit verringert sich die Fahrzeit der Züge um nahezu zwei Stunden.

Kernstück der „Vogelfluglinie“ ist die Fehmarnsundbrücke. Es ist eine kühn geschwungene 963 Meter lange Eisenbahn- und Straßen-Hochbrücke, die von sieben Pfeilern getragen wird und eine 240 Meter breite und 23 Meter hohe Öffnung für den internationalen Schifffahrtsweg im Fehmarnsund freiläßt, der bis dahin nur von zwei kleinen Bundesbahn-Fähren überbrückt wurde. Auch die Arbeiten an dem Fährbahnhof Puttgarden waren überaus umfangreich. Für die Molendämme transportierten deutsche und

dänische „Steinfischer“ in drei Jahren rund 300 000 Tonnen Steinmassen vom Meeresgrund heran. Millionen von Reisenden werden in den kommenden Monaten und Jahren dieses Werk begutachten können, das sowohl auf der deutschen als auch auf der dänischen Seite der Ostsee zum Wohle des internationalen Verkehrs geschaffen wurde. Mögen die Vorteile der Vogelfluglinie auch meßbar sein – im Vergleich etwa zu der

Verbindung über den Großen Belt verkürzt sich die Entfernung zwischen Kopenhagen und Hamburg auf der Straße um 143 Kilometer und bei der Eisenbahn gar um 160 Kilometer –, so liegt doch die historische Bedeutung des deutsch-dänischen Gemeinschaftswerkes in den bleibenden Impulsen, die es dem weiteren Zusammenrücken der Staaten Europas geben wird.

Mit einem aus einer „Rheingold“-Garnitur bestehenden Sonderzug fuhr Bundespräsident Dr. Lübke und König Frederik IX. von Dänemark nach Großenbrode, wo ihnen die Bevölkerung einen jubelnden Empfang bereite.



STOLZENBURG-MELZ



Waagrecht: 1. größtes Konzernwerk der Knorr-Bremse, 3. chem. Zeichen für Lithium, 4. jap. Brettspiel, 7. Gummierwerk im Knorr-Konzern, 9. Fluß in Italien, 10. Hafenstadt in Finnland, 11.

Flächenmaß, 15. bekannte Werkzeugmaschinenfabrik, 19. Börsenansturm, 20. Abk. für Eingetragene Genossenschaft, 21. Fluß in Rußland, 22. Berliner Type, 24. Abk. für Interessengemein-

schaft, 26. Aussehen, 28. chem. Zeichen für Aluminium, 29. Stammwerk der Knorr-Bremse, 35. engl.: groß, 36. Dienstgrad bei der Marine, 37. dicke Schnur, 38. Tierkadaver, 40. engl.: auf, 42. Abk. für Vereinigte Staaten, 44. franz. Artikel, 46. chem. Zeichen für Selen, 47. Fertigungswerk der Knorr-Bremse.

Senkrecht: 1. ital. Musiknote, 2. Abk. für Maschinengewehr, 3. Temperaturbezeichnung, 5. feierliches Gedicht, 6. Gewinnung von Erzen oder Kohle im Bergbau, 7. Beendigung eines Boxkampfes, 8. Sonnengott, 9. eben, 12. Vortrag, 13. germ. Göttergeschlecht, 14. Badeort im Spessart, 15. männl. Vorname, 16. ungebrochenes Grasland, 17. Stadt am Rhein, 18. Stadt in Holland, 19. Schmuckstück, 23. ital. Insel im Mittelmeer, 25. Verlobte, 27. Saiteninstrument, 29. Nachkomme, 30. frühere deutsche Währung, 31. tiefste Stimmungslage, 32. Stadt, bekannt durch seine Porzellanindustrie, 33. aml. Kfz.-Kennzeichen für Bergisch-Gladbach, 34. Nagetier, 35. Windstoß, 39. jap. Währungseinheit, 41. Skatalausdruck, 43. Abk. für Techn. Hochschule, 45. Verhältniswort.

AUFLÖSUNG in diesem Heft

DIE 17. HANNOVER-MESSE DIE GRÖSSTE SCHAU DER WELT

Sie ist aufregend und anstrengend und war in diesem Jahr noch imposanter als je zuvor: die Ausstellungsfläche wurde um 25 000 auf insgesamt 590 000 qm vergrößert (d. h. 5% mehr als im Vorjahr), die Zahl der Aussteller stieg um 247 auf 5707, und schließlich erreichte die Auslandsbeteiligung beachtliche 22% ...

Alljährlich ist der Besucher der festen Überzeugung, daß diesmal eine Größenordnung erreicht worden sei, die auch für die Zukunft ausreichen würde – und alljährlich dehnt sich das Messe-Gelände in Hannover-Laatzten mehr aus. Die Messe aller Messen wurde von Jahr zu Jahr größer. Und aufregender. Und anstrengender. Man kann nicht



mehr alles sehen, auch nicht die Hälfte davon, was die Aussteller an Interessantem auf ihren hervorragend aufgemachten Ständen zur Schau stellen. Man kann sich eigentlich nur noch in seiner Branche orientieren – die Wege sind zu lang, die Zeit zu kurz und die Füße zu müde ... 30 000 Meter asphaltierte Messestraßen abzuwalkern, ist zuviel.

Freunden der Superlative sei deshalb nur folgendes berichtet: den schwersten Messegegenstand des Jahres konnte man auf dem Freigelände bei Krupp besichtigen. Es war ein 200 Tonnen schwerer, auf Raupen fahrbarer Kalksteinbrecher, mit dem Steinbrüche automatisiert werden. Auf dem Henschel-Stand bewunderte man die stärkste dieselhydraulische Lokomotive der Bundesbahn. Sie ist 23 Meter lang, hat zwei Motoren von je 2000 PS und entwickelt eine Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern. Ihre Bremsausrüstung stammt von KNORR. – Das Interessanteste für uns von den Werken der Knorr-Bremse waren ohne Zweifel die Messestände der Knorr-Bremse München und der Motoren-Werke Mannheim. Sie waren elegant, interessant und von Fachleuten gut besucht.

Die Knorr-Bremse München zeigte einen Querschnitt durch ihr Lieferprogramm „Druckluftsteuerungen“. Dieses Programm wurde in der letzten Zeit wesentlich erweitert und vervollständigt. Bei der Weiterentwicklung und Vervollständigung wurde besonderer Wert auf die Beibehaltung bereits bewährter Elemente gelegt. Sämtliche Ventile und Zylinder sind mit unserem patentierten Abdichtungselement, dem Knorr-Ring oder kurz K-Ring, ausgerüstet, der sich besonders durch geringe Reibung und somit durch geringen Verschleiß und hohe Lebensdauer auszeichnet.

Die Motoren-Werke Mannheim erschienen auf dem Freigelände mit einer Reihe von Neu- und Weiterentwicklungen ihres 6 bis 2000 PS reichenden Programms an MWM-Viertakt-Dieselmotoren und Diesel-Aggregaten. Hier standen im Vordergrund die Neuentwicklungen für automatische Stromversorgung, denn zuverlässig arbeitende Notstrom-Aggregate werden künftig auf Flugplätzen, bei der Luftsicherung (Nachtbeleuchtung), in Büro- und Kaufhäusern, in Verwaltungszentren, Krankenanstalten, bei Funkstationen usw. verstärkt Verwendung finden.



DER ADLER

WÄHREND DER „BRITISCHEN WOCHE“ IN MÜNCHEN

„Der Adler“, die in England gebaute Lokomotive des ersten deutschen Eisenbahnzuges, war kürzlich in München zu sehen. Anlässlich der Britischen Woche vom 9.–16. Juni stand eine Nachbildung dieses berühmten Eisenbahnfahrzeuges, das originalgetreu nach alten Plänen von der Bundesbahn gebaut worden ist, in der Schalterhalle des Münchner Hauptbahnhofes.

Die Original-Lok von Stephenson war schon in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts von der Ludwigsbahn verkauft und später verschrottet worden. Für sie war im Jahre 1835 der ansehnliche Betrag von 850 englischen Pfund bezahlt worden. England war damals in der Entwicklung der Dampflokomotiven den europäischen Ländern voraus. Mit der Übernahme der Lokomotive haben die Deutschen Eisenbahnen auch das heute noch bestehende Gleissystem und die englische Spurweite von 1435 mm übernommen. Ein Engländer, Mr. Wilson, war es auch, der als erster Lokomotivführer in Deutschland tätig war und seine Kenntnisse an die deutschen Eisenbahner weitergab.

Von Mirabell zur Hohensalzburg

... und KNORR ist mit dabei!



Salzburgs anziehendste Gegensätze: die Veste Hohensalzburg und der Mirabellgarten...

... werden miteinander verbunden durch die Drahtseilbahn, deren Türanlagen von unserem österreichischen „Verwandten“, der Fa. Gebr. Hardy in Wien stammen...

... und durch die modernen Gelenkbusse mit Knorr-lastabhängiger-Bremse mit Luftfederung. So dient Knorr dem Verkehr auch in einer Gegend, die Humboldt mit Neapel und Konstantinopel zu den schönsten der Erde zählt.

Salzburgs bekanntester Sohn ist Mozart. Er komponierte 48 Symphonien, 17 Opern, 15 Messen, 26 Streichquartette und viele andere „Kleinigkeiten“. Ihm und den Festspielen zu seinen Ehren verdankt Salzburg den Beinamen „Stadt der Musik“... Doch auch ohne Wolfgang Amadeus wäre Salzburg eine zutiefst musikalische Stadt. Denn so schreibt der Dichter Weinheber: „Es klingt der Stein. Es eifert in den Steinen: ein derbes Deutsch, ein zierliches Latein.“ Er meint damit die Kunstwerke aus Stein, die Kirchen, Klöster und Kapellen, die italienischen Paläste, Brunnen und Plätze.

Ihnen verdankt Salzburg den anderen Ehrentitel, den eines „deutschen Rom“. In der Symphonie dieser einzigartigen Stadt dröhnt die Festung Hohensalzburg wie ein Paukenschlag, und über Schloß und Garten Mirabell schweben leicht und zärtlich Geigen- und Flötentöne. Es gibt wohl keine größeren Gegensätze: die trutzige Veste hoch oben auf dem Felsenberg und das liebeliche Mirabell in der Ebene auf der anderen Salzachseite. Aber genauso, wie Nacht und Tag durch das Gewebe der Dämmerung verbunden sind, gibt

Schloß und Garten Mirabell mit zwei Einhörnern als Wachtposten und dem kupfernen Pegasus-Brunnen, der voller Münzen aus aller Herren Länder liegt.



es ein Netz von mancherlei Beziehungen zwischen der düsteren Zwingburg und dem sonnenhellen Lustschloß mit dem bunten Park.

Der Fürst, dem die Stadt nicht nur Mirabell sondern überhaupt ihre Größe und ihren Glanz verdankt, starb 1612 als Gefangener auf der Hohensalzburg. Er, der Erzbischof Wolf-Dietrich, verbrachte die glücklichsten Stunden seines Lebens in Mirabell, die unglücklichsten in jener Festung. Unter ihm hieß Mirabell noch „Schloß Altenau“ – nach seiner Geliebten und später heimlich angetrauten Frau Salome Alt. Für die schöne Bürgerstochter baute er dies prächtige Haus. Später, nach dem unheilvoll verlaufenen Krieg mit Bayern, wurde er von seinen eigenen Leuten verraten und von ihr getrennt. Dem kranken und einsamen Gefangenen blieb nichts mehr als der Blick zurück – aus dem vergitterten Burgfenster hinunter auf die Landschaft seines Glücks mit dem Haus seiner Liebe.

Das andere Haus, das ihm im Tode umgibt, sein prunkvolles Mausoleum, steht auf dem St.-Sebastians-Friedhof im Herzen der Stadt. Dieses Grabdenkmal wurde noch zu Lebzeiten Wolf-Dietrichs von seinem italienischen Architekten geschaffen. Der junge Costello, der das Mausoleum erbaute, schläft nur einige Gräber entfernt von seinem Werk und nicht weit von seinem hohen Auftraggeber. Auch der Friedhof – der erste Arkadenfriedhof nach dem Muster der italienischen Campi santi nördlich der Alpen – entstand auf Weisung Wolf-Dietrichs. Übrigens ist die Gabrielskapelle im Zentrum über seinem Grab das einzige Bauwerk, das dieser Fürst ganz vollendet hinterlassen hat. Alle anderen von ihm geplanten oder begonnenen Bauvorhaben wurden erst lange nach seinem Tode abgeschlossen. Die vom Schicksal begünstigteren Nachfolger führten aus, was er begonnen hatte.

Der Weg zur Ruhestätte des großen, weit vorausschauenden Bauherrn der Stadt führt an schlichten Grabmälern vorbei, die gleichfalls große Namen tragen: Theophrastus Paracelsus, Constanze und Leopold Mozart... Was von W. A. Mozart sterblich war, das wurde während der Pestzeit in Wien in einem Massengrab bestattet. Niemand weiß genau, wo. Aber sein Geburtshaus in der Getreidegasse 9 und sein Wohnhaus am Marktplatz 7 sowie das berühmte Mozarteum mit dem aus Wien hierher gebrachten Gartenpavillon, in dem er die „Zauberflöte“ komponierte, erinnern an ihn. Das lebendigste Denkmal für den Meister bilden die alljährlich von Ende

Juli bis Ende August ihm gewidmeten Salzburger Festspiele.

Sie beginnen mit der traditionellen Jedermann-Aufführung vor dem Dom, der schon Mozarts Taufe sah. Wenn die lauten und mahnenden Rufe „Jedermann“ über den Platz hallen und ihr Echo von dem Geviert der hohen Mauern zurückgerufen wird, dann empfängt der Zuhörer erneut, daß die Steine hier keine stummen Statisten sind. Der mächtige majestätische Dom macht einem das sehr nachdrücklich klar. Wolf-Dietrich hat ihn einst so gewaltig wie die Peterskirche in Rom geplant. Er ließ das alte romanische Münster einfach abreißen, um seinen ehrgeizigen Traum in die Tat umzusetzen. Doch an den großen Domen der Christenheit bauten schon immer mehrere Generationen. Auch dieser war zu groß für ein kleines Menschenalter. Nach Wolf-Dietrich baute sein Nachfolger Markus Sittikus daran. Erst der dritte bedeutende Erzbischof, Paris Lodron, konnte ihn einweihen. Santino Solari war der Baumeister; wie viele in Salzburg natürlich ein Italiener. Übrigens floß ja auch in den Adern der fürstlichen Bauherren, des Wolf-Dietrich v. Raitenau und seines Neffen Markus Sittikus v. Hohenems, italienisches Blut, das der prachtliebenden Mediceer.

Ebenfalls ein italienischer Künstler schuf einen der schönsten Renaissance-Brunnen der Welt vor der Residenz. In das Bassin aus rotem Untersberger Marmor fallen zusammen mit den Wassern dreimal am Tage auch noch die Töne des Glockenspiels vom hohen Turm hinter dem Brunnen. Und wenn nachts der Brunnen angestrahlt ist, glaubt man, flüssiges Silber in eine Zauberschale tropfen zu sehen...

Überhaupt das Wasser Salzburgs! Genauso wie die klingenden Steine trägt es das Seine zur Stadtmusik bei. Mächtig rauscht die gebirgsklare Salzach. Leise plätschern die Brunnen im Mirabellgarten. Die Fontänen über den Rosenbeeten steigen und fallen. Wenn sich ein Wind aufmacht und sie packt, ist's zuweilen, als wenn aus einem riesigen Kristallflakon Schwaden von Rosenparfum über die Promenadenwege ausgesprüht würden. Im Lustschloß Hellbrunn vor den Toren Salzburgs spielt das Wasser sogar die Hauptrolle. Es verwandelt den Park in einen Märchengarten. Durch die Wasserspiele wird der Besuch der Gärten im Lustschloßchen Hellbrunn zu einer wirklich lustigen Angelegenheit. Auf einen unbemerkten Knopfdruck des Fremdenführers fällt urplötzlich ein Vorhang



Auf der Bastion bei Schloß Mirabell befindet sich der romantische Zwergergarten, eine Oase der Ruhe mit den Figuren von insgesamt dreizehn kleinen Herren und Damen – wahrscheinlich Zwergo, die einst als Hofnarren dienten. Einen Eindruck von der Größe dieser Geschöpfe aus Marmor vermittelt der vierzehnte Zwerg, ein anderthalbjähriges Münchner Kindl aus Fleisch und Blut.



Der Dom – das schönste Bauwerk der italienischen Spätrenaissance nördlich der Alpen – bietet jedes Jahr die eindrucksvolle Kulisse für das Spiel vom „Jedermann“.

feiner Wasserstrahlen von der Decke einer Grotte über den nichtsehenden Gast. Das belebende Naß schnell aus verborgenen Düsen am Boden oder spritzt unverhofft aus den Rachen von steinernen Fabeltieren. Man bedenke, daß all diese feuchten Späße unter einem geistlichen Herrn, dem Erzbischof Markus Sittikus, vom würdigen Dombaumeister Santino Solari 1612 bis 1619 erdacht wurden...

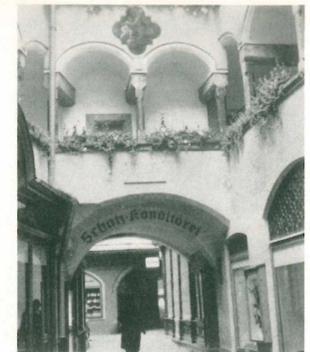
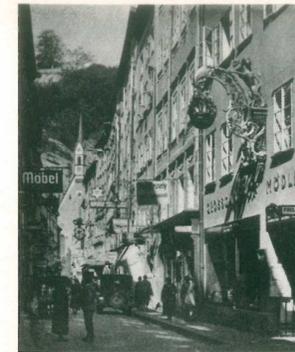
Indessen, die Zeit damals konnte auch noch ganz andere „Späße“. Auf der Veste Hohensalzburg, in die der humorvolle Sittikus seinen Onkel Wolf-Dietrich einsperrte, bis er starb, gibts unter anderem auch einen ganz besonderen Ofen zu besichtigen. Er steht in einem engen Gelaß der Burg. Heute ist er kalt, aber damals wurde er bis zur Rotglut erhitzt. Die Erzbischöfe ließen dort so manches ihrer protestantischen, also ketzerischen Landeskinder anketten und langsam rösten... Wer unter den springenden und hüpfenden Wasserspielen des bischöflichen Lustgartens angenehme Kühle empfindet, dem dürfte beim Gedanken an den Aufenthalt am Teufelsofen der Angstschweiß auf die Stirne treten. Ja, Salzburgs Herren waren harte Herren. Wer seinem protestantischen Irrglauben nicht abschwören wollte, der mußte die Heimat verlassen. Er konnte von Glück sagen, wenn er, wie viele angesehene und reiche Bürger Salzburgs, nur ausgewiesen wurde...

Den grauslichen Ofen von Hohensalzburg aber vergißt, wer im Hotel „Osterreichischer Hof“ ein Kalbssteak „Markus Sittikus“ isst. Man verzeiht dem Erzbischof beim Genuß des nach ihm benannten Grill-Fleisches manches. Auch Salzburger Nockerln, eine schaumig-süße Eierspeise, kann man in höchster Vollendung auf der Terrasse des Hotels mit dem 3-Sterne-Blick über die Salzach auf altersgrüne Kirchendächer und die Burg speisen. Eine andere Salz-

burger Spezialität, die man am besten im „Goldenen Hirsch“ nimmt, ist ebenfalls erhaltenswert: Tafelspitz mit Oberskren und Gerüstetem. Beim Tafelspitz handelt es sich nicht um das anderswo wohlgeschätzte Fleisch eines Hündchens, das man an der Tafel verspachtelt, sondern um herrlich mürbgekochtes Rindfleisch. Dies zusammen mit Sahnemeerrettich ist eine österreichische Nationaldelikatesse. Welchen Rang das bei uns immer etwas stiefmütterlich behandelte Rindfleisch in der ehemaligen Donaumonarchie einnimmt, beweist ein nach Seiner Majestät genanntes Rindfleischgericht: „Tafelspitz à la Franz Josef.“ Das ist Rindfleisch mit Schnittlauchsoße und Apfelkren.

Um die kleineren kulinarischen Genüsse nicht zu vergessen, seien auch noch die hierorts berühmten Marillen-Knödel (Aprikosen-Klöße) erwähnt. Ein Geheimtip: Man sitzt und isst gut im Kellerstüberl des Hotels „Stein“ an der Salzach. Und man isst dort ausnahmsweise in Salzburg auch einmal preiswert. Wer bei der Jause einen besonders schönen Blick zusammen mit Kaffee und Kuchen genießen will, der fahre mit dem Expresßluft hinauf auf den Mönchsberg zum Café Winkler. Wer typisch salzburgisch und inmitten der Prominenz bei prominenten Preisen jausen möchte, der begeben sich entweder ins Nobel-Café „Tomaselli“ oder in das nicht minder noble „Glockenspiel“. Und da wir schon bei den süßen Sachen sind: in der Stadt rollen die sogenannten „Mozartkugeln“ dem Fremden nur so vor die Füße. Vom „Zuckerlmeyer“ bis zur kleinen Trafik-Bude hinter dem Zwergergarten – jeder auf sein Renommee bedachte Händler mit Süßigkeiten führt sie. Das schönste an ihnen ist allerdings der Name und die bunte Verpackung mit dem Konterfei des großen Meisters. Aber schließlich gibts ja auch Schillerlocken, Bismarckheringe und Kaiserschmarren...

Salzburg mit Festung und dem schneebedeckten Untersberg. Der Untersberg lieferte den Marmor für den Residenzbrunnen und so manches andere fürstliche Bauwerk in dieser Stadt.



Mozarts Geburtshaus an der mit zahlreichen kunstvollen Schildern geschmückten Getreidegasse ist weltberühmt.

Weniger bekannt ist der nur einen Katzensprung davon entfernte idyllische Durchgang mit Gedenktafel, die besagt, daß in „diesem Hause der deutsche Sozialistenführer August Bebel von 1859–1860 als Drechslergehilfe arbeitete“.

Wir haben mit der Musik begonnen und sind nun über einige Umwege wieder bei Wolfgang Amadeus Mozart und der Musik gelandet. Also müssen wir auch noch, damit sich der Kreis schließt, des populärsten Liedes, das aus Salzburg in die Welt ging, gedenken. Am 24. Dez. 1818 wurde das wohl innigste und bekannteste Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht“ in Oberndorf an der Salzach geboren. Der Hilfsprediger Josef Mohr dichtete den Text, und der Dorflehrer und Organist Franz Xaver Gruber vertonte es. Jahrzehntelang waren dann die beiden Schöpfer des Liedes nahezu vergessen, bis ein preußischer König, Wilhelm IV., nach der Herkunft des Liedes forschen ließ. Zu jener Zeit lag der Dichter schon längst unter der Erde des Bergisdorfes Wagrain. Zeit seines Lebens war er ein armer Teufel. Von Anfang an, denn er kam als uneheliches Kind einer bedürftigen Strickerin in Salzburg zur Welt. Niemand wollte ihn aus der Taufe heben. Endlich fand sich der von allen gemiedene Scharfrichter dazu bereit. Einsam und elend wuchs das Kind auf. Da es auf der Erde nur wenig Liebe fand, richtete es schon früh seinen Blick nach oben. Es wurde getröstet und gab diesen Trost weiter an alle jene, die gleich ihm „mühselig und beladen“ waren.

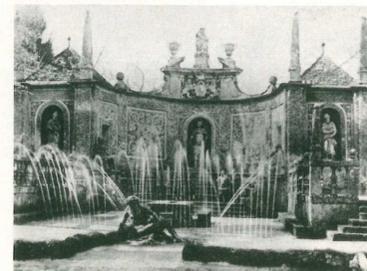
„Stille Nacht, heilige Nacht, alles schläft, einsam wacht nur das traute hochheilige Paar...“ und „Reich mir die Hand, mein Leben. Komm auf mein Schloß mit mir...“ – beide Lieder quellen aus der Seele Salzburgs, beide sind Musik, mit der Söhne dieser Stadt die ganze Menschheit beschenken und sie – wenigstens für Augenblicke – reicher und glücklicher machen.

Der St.-Peter-Friedhof am Fuße der Hohensalzburg gilt als der stimmungsvollste Friedhof der Welt. Am Eingang



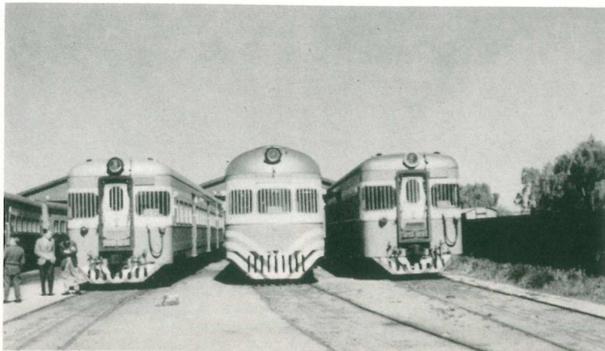
zu den frühchristlichen Katakomben sind Michael Haydn und Mozarts geliebte Schwester Nannerl bestattet.

Durch seine Wasserspiele ist das Lustschlößchen Hellbrunn bei Salzburg eine einmalige Attraktion. Wo man geht, sitzt oder steht – in der Grotte mit dem Fürstentisch oder in der Neptungrotte – nirgendwo ist man sicher vor den verborgenen angebrachten „Wasserwerfern“ des Erzbischofs Markus Sittikus.



Wo Rinder auf den Schienen schlafen

ANDERE LÄNDER, ANDERE LOKS



Drei der insgesamt 245 Dieseltriebwagen, die von Fiat gebaut wurden, mit Knorr-Bremse

Die weitgereisesten Leute einer Firma sind ihre Monteure. Diesen Eindruck hat man, wenn man sich mit ihnen unterhält und dabei spätestens nach drei Sätzen Worte fallen wie: „Das ist doch keine Hitze! Da geh'n Sie mal nach Columbien!“ oder „Immer diese Eile! Im Orient ist das ganz anders...“ Ja, es sind interessante Leute, unsere Monteure, und fast könnte man sie beiden.

Einer von ihnen, Herr Hennig von der Knorr-Bremse München, war einige Wochen in Argentinien. Er übernahm den sachgemäßen Einbau von Knorr-Bremsen in argentinische Triebwagenzüge. Kürzlich kam er zurück und legte eine Reihe von Dias auf unseren Schreibtisch.

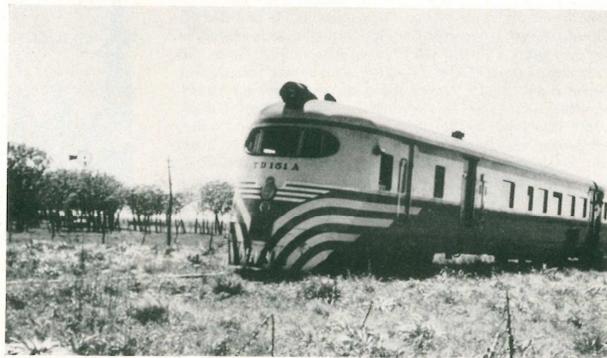
Argentinien ist für die Knorr-Bremse ein bedeutender Handelspartner. 90% aller Triebwagenzüge fahren ja mit unserer Bremse, Bauart VI. Auch die KE-Bremse, die bereits in 67 Ländern der Welt für Sicherheit auf dem Schienenweg sorgt, hat reelle Chancen, in dem bald 3 Millionen Quadratkilometer großen Land zum Zuge zu kommen.

Unsere aufmerksamen Leser haben sicher auf den ersten Blick festgestellt, daß es sich bei den hier abgebildeten Lokomotiven der argentinischen Staatsbahn um Schienenfahrzeuge von nicht alltäglichem Aussehen handelt. In der Tat erinnern diese Lokomotiven auch an die Dampftrösser, die einst in der Pionierzeit die Prärien des Wilden Westens durchquerten. Ihr besonderes Erkennungsmerkmal ist der große stählerne Rümer an der Vorderfront, der den Schienenweg von weidendem Vieh freihält. Da Argentinien über eine sehr bedeutende Viehzucht verfügt – 45 Millionen Rinder, 44 Millionen Schafe und 4 Millionen Schweine – und über riesige ausgedehnte Weideflächen, sogenannte Pampas, sind solche Vorrichtungen bei den Lokomotiven unbedingt notwendig.

Wie Herr Hennig uns erzählte, konnte er bei seinen Versuchsfahrten beobachten, daß rechts und links des Schienenstranges zahllose, von den Lokomotiven beiseite geschleuderte und dort verendete Tiere lagen. Natürlich fahren die Züge nicht blindlings hinein

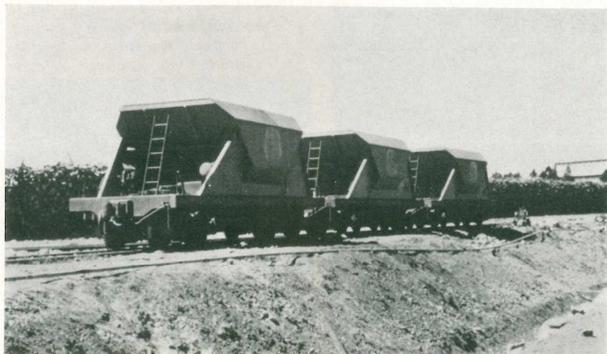
in weidende Tierherden, aber es kommt doch häufig vor, daß es sich die Rinder mitten auf den Schienen bequem machen und selbst durch die durchdringenden Pfeifgeräusche der Lok nicht verschreckt werden. Selbstverständlich sind die Farmer verpflichtet, ihre Weiden durch Drahtzäune zu schützen, damit die Rinder nicht laufend den Zugverkehr behindern, aber die Zäune erstrecken sich über hunderte von Kilometern, und selbst die unermüdlichen und scharfzügigen Gauchos können nicht sofort jede schadhafte Stelle finden und flicken.

Herr Hennig berichtete dann noch von einem interessanten Versuch, den Rindern ihren Aufenthalt auf den Schienen zu verleiden: statt der üblichen Pfeifsignale, an die die Tiere nach und nach gewöhnt waren, kündigte sich nun der Zug mit Glockengeläut an. Der Erfolg war verblüffend. Bei den ersten mit solchem Läutewerk versehenen Lokomotiven suchten die „Schienen-Rinder“ in wilder Flucht das Weite. Aber auch nur einige Wochen lang. Dann war alles wieder beim alten, d. h. die Rinder schliefen wieder satt und bequem auf den Schienen, die ihnen nicht gehörten. Woran man erkennen mag, wie die Macht der Gewohnheit den technischen Fortschritt behindert ...



Ein Triebwagen aus Budapest (Fa. Ganz) mit unserer Bremse Bauart VI

Erzwagen im Norden des Landes – die ersten mit unserer KE-Bremse



Neue Betriebsräte in den Konzernwerken

Im Frühjahr dieses Jahres wählte die Belegschaft in sämtlichen Werken der Knorr-Bremse ihren neuen Betriebsrat für die nächsten zwei Jahre. Wir bringen nachstehend die Namen der gewählten Betriebsratsmitglieder.

Knorr-Bremse GmbH München

Alfred Eckert 1. Vorsitzender
 Georg Lobe stellv. Vors.
 Franz Mock Beisitzer
 Erich Fux Beisitzer
 Paul Tölg Beisitzer
 Erich Köcher Beisitzer
 Siegfried Heinz Beisitzer

Knorr-Bremse GmbH Volmarstein

Karl Vohmann 1. Vorsitzender
 Reinhard Weinrich stellv. Vors.
 Wilhelm Flottmann Beisitzer
 Arthur Lüsse Beisitzer
 Walter Behle Beisitzer
 Robert Braun Beisitzer
 Fritz Specht Beisitzer
 Albert Obergefell Beisitzer
 Erwin Voigt Beisitzer
 Franz Gablowski Beisitzer
 Klaus van der Horst Beisitzer

Motoren-Werke Mannheim AG

Werner Nagel 1. Vorsitzender
 Heinz Unangst stellv. Vors.

Werner Abele
 Alfred Dell
 Xaver Ehrle
 Friedrich Kurz
 Helmut Schoch
 Ludwig Ries
 Julius Doll
 Julius Ficker
 Jakob Fabian
 Jakob Schmidt
 Lorenz Jakob
 Friedrich Metzger
 Wilhelm Eichin
 Karl Leuthner
 Fritz Beisel

Süddeutsche Bremsen AG München

Georg Hartl 1. Vorsitzender
 Eduard Scherer stellv. Vors.
 Josef Bachmaier Beisitzer
 Georg Weich Beisitzer
 Wilhelmine Riedmayer Beisitzer
 Thomas Stampfl Beisitzer
 Hans Vogel Beisitzer
 Albert Igl Beisitzer
 Alois Schluttenhofer Beisitzer
 Franz Strobl Beisitzer
 Max Schweickart Beisitzer
 Elfriede Schlunk Beisitzer
 Josef Kalteis Beisitzer
 Bernhard Schulze Beisitzer
 Josef Mayer Beisitzer

Carl Hase & Wrede GmbH Berlin

Hermann Borsdorff 1. Vorsitzender
 Gerhard Pollacek stellv. Vors.
 Reinhard Schmidt Beisitzer
 Gerhard Krüger Beisitzer
 Horst Meinke Beisitzer
 Bruno Schmidt Beisitzer
 Gerhard Schulz Beisitzer

Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer
 Beisitzer

Max Gehrke Beisitzer
 Günter Brandt Beisitzer

Gummiwerk Kübler GmbH Berlin

Werk I
 Fritz Wappler 1. Vorsitzender
 Horst Schulz stellv. Vors.
 Otto Rönnespieß Beisitzer
 Gertrud Schoeningh Beisitzer
 Willi Wald Beisitzer
 Paul Kühnast Beisitzer
 Rudolf Seemann Beisitzer

Werk II

Ernst Liedtke 1. Vorsitzender
 Charlotte Pedzinski stellv. Vors.
 Fritz Damaske jun. Beisitzer
 Heinz Cimbollek Beisitzer
 Lieschen Weisse Beisitzer

Auflösung:

39. Sen., 41. re, 43. TH, 45. im.
 32. Seb., 33. GL, 34. Hase, 35. Boe,
 27. Leier, 29. Kind, 30. RM, 31. Bof,
 18. Edam, 19. Ring, 23. Eiba, 25. Brat,
 14. Ob., 15. Hugg, 16. Eggert, 17. Worms,
 7. k. o., 8. Ra., 9. pion., 12. Kede, 13. Ase,
 1. mi, 2. M.G., 3. lau, 5. Ode, 6. Abba,
 Senkrecht:

deutsche Bremsen AG.
 on, 42. US, 44. le, 46. Se, 47. Süd-
 35. big, 36. Maot, 37. Seil, 38. Aes, 40.
 26. at, 28. Al, 29. Knorr-Bremse GmbH,
 19. Rn., 20. E.G., 21. Ob., 22. Ede, 24. I.G.,
 10. Abo., 11. Ar., 15. Hesse und Wrede,
 1. MWM, 3. Li, 4. Go., 7. Kübler, 9. Po,
 Waagrecht:

1 = 0 für die Motores Diesel S/A



Diese beiden Fotos erreichten uns kürzlich aus São Paulo. Elf unserer rund 500 brasilianischen Kollegen, die erste Fußballmannschaft unseres Konzernbetriebes, stellte sich stolz dem Fotografen. Das Bild entstand nach einem für die jungen Sportler glücklichen Spiel: dem Kampf um einen der ersten Plätze in einem „Industrie-Turnier“ war Erfolg beschieden, die ersehnte Siegestrophäe durfte zur Freude aller entgegengenommen werden.



Diese sogenannten „Industrie-Turniere“, Fußballwettkämpfe zwischen den Mannschaften der einzelnen Industriebetriebe São Paulos, finden einmal jährlich statt, und es ist selbstverständlich, daß in dem fußballbegeistersten Brasilien dafür das ganze Jahr hindurch hart trainiert wird. Das geschieht auf dem Terrain der „Frenos Knorr“ direkt neben der Fabrik, wo ein idealer Fußballplatz entstand.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
München



ERICH KROLL
Obering., Handlungsbev. 1.5.63

Motoren-Werke Mannheim AG



AUGUST ENDLICH
Schlosser 3.6.63

Gummiwerk
Kübler GmbH



MARTHA KLUGE
Gummiarbeiterin 4.6.63

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH, München



EMIL HAHN
techn. Zeichner 29.3.63



ERWIN BUCKER
Modellschreinerstr. 10.5.63



HEINZ HAHNE
Kernmacher 10.5.63



FRANZ MAJITZKI
Gußschleifer 10.5.63



RICHARD RÖMHILD
Sandstrahlbläser 10.5.63



WALTER WEITHE
Bohrer 10.5.63



RUDOLF BONNEMANN
Werkstattschreiber 26.7.63



KARL KNIPP
Werkstattschreiber 26.7.63



WALTER PFEILER
Betriebschreiber 26.7.63



GEORG RÖSNER
Vorarbeiter 26.7.63

Süddeutsche Bremsen AG



MAX HÖRING
Kundendienstleiter 1.6.63



ILSE KÜSTNER
Stenotypistin 20.6.63



JOSEF GOTH
Stückkontrollleur 23.6.63



FRANZ NADERER
Lagermeister 28.6.63



ALOIS PFLUGBEIL
Scharfschleifer 18.7.63

Motoren-Werke Mannheim AG



HANS FEUERBACH
Kosten-Ingenieur 1.5.63



JOHANN GUTEKUNST
Kontrollleur 1.5.63



ALFRED JUNG
Meister-Stellvertr. 1.5.63



WERNER SCHNEIDER
Schlosser 1.5.63



ERICH WALSER
Kfm. Angestellter 1.5.63



HERMANN WEBER
techn. Angestellter 1.5.63



KARL RÖTHINGER
E.-Schweißer 18.5.63



LUDWIG KILIAN
Schlosser 1.6.63



ERNST FINK
Werkmeister 18.6.63



GEORG VOGELSSANG
Magazinarbeiter 30.6.63

Berichtigung

Trotz aller Aufmerksamkeit ist der Schriftleitung im vorigen Heft ein kleines Malheur passiert: einer der tüchtigsten und treuesten Südbremsler, Herr

Obermeister Adolf Fürg

geriet auf unserer Jubilarseite unter die „jungen 25er“, statt — wie es einem „Vierziger“ gebührt — in den obersten Reihen genannt zu werden. In den vier Jahrzehnten, die er in unserem Münchner Werk tätig ist, konnte er vom Dreherlehrling zu seiner heutigen Stellung aufsteigen, die ihm die Wertschätzung seiner Vorgesetzten und die Achtung und Beliebtheit seiner Kollegen und Mitarbeiter einbrachte.



EMIL SCHÖFER
Schlosser 15.7.63

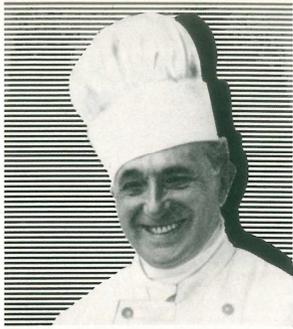
Am 24. Mai dieses Jahres konnte der langjährige Direktor der Knorr-Bremse KG.

Herr Professor Dr. Fr. Otto Leibrock

seinen 70. Geburtstag feiern.

Herr Prof. Leibrock gehört der Knorr-Bremse schon fast 40 Jahre an. 1924 wurde er als Assistent von Herrn Dr. Johannes P. Vielmetter mit der Leitung der volkswirtschaftlichen Abteilung betraut, übernahm 1935 als Abteilungsleiter eine neu geschaffene Verbindungsstelle zu den Behörden und wurde schließlich im Jahre 1942 in den Vorstand der Knorr-Bremse AG. berufen, wo ihm die Leitung der nach Oberschlesien verlagerten Werke anvertraut wurde. Nach dem Zusammenbruch 1945 hat er sich besonders um die Wahrnehmung der Konzerninteressen in Berlin verdient gemacht. Darüber hinaus aber wurden Herrn Prof. Leibrock auch zahlreiche Ehrungen zuteil. So durfte er nicht nur bereits vor zehn Jahren das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse entgegennehmen, sondern wurde u. a. zum Ehrensenator der Technischen Universität Berlin ernannt. Seit langer Zeit steht er der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft als Präsident vor.

Wir wünschen Herrn Prof. Leibrock, der am 1. Januar 1964 sein 40jähriges Jubiläum bei der Knorr-Bremse begehen kann, noch recht viele gute Jahre, Gesundheit und Erfolg.



unsere internationale speisekarte

Wir kannten sie alle in der Straße unter dem Namen „die schöne Miß Ellen“. Mehr wußten wir eigentlich nicht. Ganz regelmäßig kam sie jeden Morgen um etwa die gleiche Zeit aus dem Hause, stets in einem enganliegenden Schneiderkostüm von dezenter Farbe gekleidet. Hut, Schal, Handschuhe und Pumps von gleicher zum Kostüm kontrastierender Farbe. Über der Schulter hing eine Handtasche aus Krokodilleder. Im Arm ein paar Bücher. Wenn man sie so sah, hielt man sie für eine elegante und hübsche Studentin. Aber wie gesagt, man wußte es nicht bestimmt. Sie war stets freundlich, hatte aber keinen Umgang. Es war Krieg und damals die Zeit, da man in jeder Beziehung vorsichtig sein mußte. Kein Wunder also, daß jeder mit sich selbst beschäftigt war und die Zurückhaltung des schönen Mädchens tolerierte. Plötzlich war sie verschwunden. Gerüchte wollten wissen, daß sie ins Ausland, vermutlich nach Amerika gegangen war. Die Bombenangriffe bei Tag und Nacht nahmen uns so in Anspruch, daß in kurzer Zeit kein Mensch mehr von der schönen Miß Ellen sprach. Auch ich hatte sie eigentlich vergessen. Vor ein paar Monaten war ich in Frankfurt und wollte in einem wegen seiner Küche sehr bekannten Restaurant zu Mittag essen. Wer beschreibt mein Erstaunen, als ich an einem kleinen Tisch Miß Ellen sitzen sah. Sie blickte auf und erkannte mich sogleich. Ein kleines Lächeln veranlaßte mich, sie zu begrüßen und sie zu bitten, an ihrem Tisch Platz nehmen zu dürfen. Schnell hatten wir Erinnerungen an die damalige, schreckliche Zeit ausgetauscht und ich fragte sie, warum sie in jenen Kriegstagen so plötzlich aus unserem Blickfeld verschwunden war und was sie denn treibe. Sie sagte, daß man heute darüber reden könne. Sie sei Halbjüdin und ein Wink von befreundeter Seite ließ es ratsam erscheinen, bei Zeiten aus dem Bereich der Nazis

zu verschwinden. Heute, wie damals sei sie Journalistin und arbeite für eine große Frauenzeitschrift in Kanada. Ihr Spezialgebiet seien die lukullischen Genüsse. Zur Zeit beschäftigen sie die Spezial-Ausdrücke in der Gastronomie. Lachend beschlossen wir, ein Essen für uns beide aus der vorliegenden Speisekarte zusammenzustellen, bei dem nur Gerichte berücksichtigt werden sollten, die mit mehr oder weniger geheimnisvollen Namen bzw. Bezeichnungen aufgeführt waren. Bald hatten wir zusammengefunden, was wir suchten, und wir bestellten folgendes Menu:

Vorgericht: Canapés
Suppe: Consommé Julienne
Fleisch: Steaks mit Lyoner-Kartoffel
Nachspeise: Birnen-Soufflé
zum Schluß: einen Irischen Mocca

Läuft Ihnen da nicht das Wasser im Munde zusammen? Bei einem großen Teil meiner Leser zunächst noch sicherlich nicht, denn obwohl diese Gerichte auf fast jeder Speisekarte eines guten Hotels stehen, wissen doch sehr viele die genaue Bedeutung und vor allem die Zubereitung nicht anzugeben. Dies ist aber der Zweck meiner kleinen Betrachtung. Also hören Sie:

Canapés sind getoastete Weißbrotschnitten – nicht zu groß – die delikats belegt sind. Wir bekamen 3 mit Butter bestrichene Toastbrote. Das erste belegt mit 2 Viertel eines hart gekochten Eies, übergossen mit Remoulade, die mit Tomaten-Ketchup rot gefärbt war. Auf dem zweiten eine Scheibe kaltes Roastbeef, geschmückt mit einem halben Teelöffel Himbeerjam. Bei dem dritten Brot war eine Sardine mit durch fein gehackte Petersilie grün gefärbter Remoulade übergossen. Dabei setze ich Remouladensoße als bekannt voraus. Nun kommt die Suppe. Ein Consommé ist im normalen Sprachgebrauch eine klare Kraftbrühe. Früher sagte man Bouillon dazu. Der Zusatz Julienne besagt, daß in feine Streifen geschnittene Champignons in der Brühe schwimmen. Die Julienne, das ist die Übersetzung von Julienne, war eine berühmte franz. Köchin. Bis zu ihrer Zeit war das feine Gemüse, das als Einlage für Suppen benutzt wurde, gewürfelt. Sie führte es ein, das Gemüse in schmale längliche Streifen, sog. Stiften, zu schneiden. Steaks dürften allgemein bekannt sein. Lyoner-Kartoffeln sind Bratkartoffeln oder, wie man in Bayern sagt, Ge-

röstete, die mit sehr viel Zwiebeln, die in feine Ringe geschnitten sind, zubereitet werden. Die Zwiebeln werden aber nicht mit aufgetragen, sondern bleiben in der Pfanne zurück.

Birnen-Soufflé, ein herrlicher Nachtisch! Ein Soufflé ist ein Auflauf. Diese Speise gibt es in vielfältigen Variationen. Unser Birnen-Soufflé war nach folgendem Rezept angerichtet worden: 5 kleine Scheiben Weißbrot, etwa 1/4 l Milch, 1 Eßlöffel Zucker, 1/2 Dose Birnenhälften, 1/2 Dose Schattenmorellen, 500 g Sahnequark, etwa 1/3 l Milch, 2 Eier, 3-4 Eßlöffel Zucker, 50 g Sultaninen, 50 g Korinthen, 50 g gehackte Nüsse, 1 Orange, 30 g Mondamin, 1 Eigelb zum Bestreichen, einige Butterflöckchen (für 4 Personen).

Zubereitung: Form ausfetten, mit Brotscheiben auslegen, mit Zucker bestreuen. Auf dem Brot die abgetropften Birnen und Schattenmorellen verteilen. Den Quark mit Milch, Eiern und Zucker gut verrühren und Sultaninen, Korinthen, gehackte Nüsse, die in Würfel geschnittene Orange und das Mondamin untermischen. Diese Creme auf dem Obst verteilen, die Oberfläche glattstreichen, mit einer Gabel Linien einritzen, mit Eigelb bestreichen und mit Butterflöckchen belegen. Das Soufflé im vorgeheizten Ofen bei guter Mittelhitzte etwa 25 Min. backen und noch heiß servieren.

Die jetzige große Mode ist Irischer Mocca. Das Rezept und die Zubereitung verrate ich Ihnen bei einer weiteren Plauderei.

Für heute möchte ich Ihnen noch einen Rat und eine Weisheit des berühmten franz. Kochs und Feinschmeckers Brillat-Savarin zur Beherzigung aufschreiben:

Es gibt kein Tafelvergnügen, mögen die Speisen noch so gut, die Zutaten noch so prachtvoll sein, wenn das Mahl in Eile hinuntergewürgt wird.

Und noch eins: Nach meiner Erfahrung sollte am Ende eines guten Mahles ein herzliches Lachen stehen. Dazu ein kleiner Scherz. Der Kare und der Luke hatten großen Hunger. Da sie an einem Bahndamm vorüberkamen, schlug der Kare vor, Schienen zu essen. Der Luke biß sofort hinein. „Mensch, sind die hart“, stöhnte er. „Du mußt noch ein bisserl warten“, sagte da der Kare, „da vorn kommt eine Weiche!“

Bis zum nächsten Ma(h)ll!
Ihr Stolzenburg, München.

