

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

B 7357 F KOSTENLOSE ABGABE
NUR AN BETRIEBSANGEHÖRIGE



62 AUGUST/SEPTEMBER 1963



MWM



62

AUG./SEPT. 1963

INHALT

- 3 Ein Jubiläum besonderer Art
- 8 Der Motor – Sinnbild unseres Zeitgeistes
- 9 MWM – die alte Heimat der Benz-Automobile . . .
- 11 Der große, interessante Nachbar unseres KB-Verkaufsbüros Berlin
Unser Kreuzworträtsel
- 12 Die Stadt, die Skopje war
- 15 Unsere Jubilare
- 16 Unsere internationale Speisekarte
Tags vorm Reißbrett – abends vorm Ball

HERAUSGEBER:

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

SCHRIFTLICHTUNG:

Renate Stapf
München 13, Moosacher Straße 80
Telefon: 35051

GRAPHIK:

Will. G. Engelhard, München
Viktoriaplatz 1
Telefon: 361833

DRUCK:

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

Ein zehnjähriges Jubiläum ist hierzulande im allgemeinen ein so kleines, daß man es nicht besonders feiert. WIR erwähnt erst die Jubilare, die glücklich 25 und mehr Dienstjahre hinter sich gebracht haben. Indessen, diesmal will WIR mit der Regel brechen und doch eines zehnjährigen Jubiläums gedenken! Denn es ist schon ein Unterschied, ob zehn Dienstjahre hier in der Heimat abgedient wurden oder draußen unter fremden Sternen. Zehn Jahre in Übersee unter der heißen Sonne Südamerikas unter ganz anderen Arbeits- und Lebensverhältnissen – und noch dazu zehn Jahre Aufbauarbeit! – da wiegen die Jahre doppelt schwer, da ist ein zehnjähriges Jubiläum schon Grund zur Freude . . .

Nun, bei dem Jubilar, den wir heute ehren, handelt es sich um unsere Tochterfirma, die MWM Motores Diesel S/A in São Paulo. Das Unternehmen besteht seit 1953 und hat sich sehr gut entwickelt.

Und da wir schon vom „Entwickeln“ sprechen, möchten wir auch – wer A sagt, muß auch B sagen – von der Entwicklungshilfe sprechen. Unsere Arbeit in Brasilien ist ein praktischer Beitrag zur so oft zitierten Entwicklungshilfe. Im Laufe von zehn Jahren konnten wir eine große Zahl von Brasilianern zu Facharbeitern ausbilden, zu Facharbeitern, die das große Land zum Aufbau seiner Wirtschaft so dringend benötigt. Ja, wir glauben, daß es eine der wichtigsten Aufgaben des hochindustrialisierten Europas ist, den jungen Industrieländern in Übersee bei der Bildung eines festen Stammes von Facharbeitern zu helfen.

Natürlich kostet der Aufbau eines Werkes bis zu seinem Hereinwachsen in die Produktion drüben mehr geistige und körperliche Kräfte und verlangt größere finanzielle Mittel als bei uns zu Hause. Natürlich herrscht dort eine durch das Klima und die Umgebung bedingte andere Arbeitsauffassung als in unseren Breiten – indessen dürfen wir mit der Wahl des Platzes São Paulo als Standort vollauf zufrieden sein, denn gerade dort ist ein besonders intelligenter, aufgeschlossener und arbeitsamer Menschenschlag beheimatet.

Alles in allem: ein modernes Werk wie die MWM Motores Diesel S/A, das vielen Einheimischen Arbeit und Brot gibt und diesen „Kontinent im Aufbruch“ mit den notwendigen Motoren für Traktoren, Straßenbaumaschinen und Schiffe versorgt, ist nicht nur eine Bereicherung für Brasilien, sondern auch ein Gewinn für Deutschland, das Ideen und Kapital investierte und die Männer schickte, um zu helfen.

Deshalb möchten wir heute in der Heimat nicht ohne Stolz zum zehnjährigen Jubiläum der MWM Motores Diesel S/A in São Paulo vor der Mannschaft draußen brüderlich den blau-weißen MWM-Wimpel dippen, das heißt die Flagge zum Gruß auf- und niederholen, und weiterhin „gute Fahrt“ unter dem Kreuz des Südens wünschen.



Fabrikhallen und Verwaltungsgebäude. Rund 500 Mitarbeiter sind hier beschäftigt

1957: Die Angestellten zur Inventuraufnahme in der Fabrik



Ein Jubiläum besonderer Art

UNSER BRASILIANISCHES TOCHTERUNTERNEHMEN FEIERT SEIN 10-JÄHRIGES BESTEHEN

WIR von den Werken der Knorr-Bremse wollen heute eines Familienmitgliedes gedenken, das in diesem Jahr auf sein zehnjähriges Bestehen zurückblicken kann: die MWM Motores Diesel S/A in São Paulo . . .

Der Beschluß, eine Dieselmotorenfabrik in Brasilien zu gründen, wurde auf Grund des Besuches von Herrn Dir. Vielmetter, Herrn Dr. Kreuz und dem inzwischen verstorbenen Direktor der MWM, Herrn Peters, im Spätjahr 1953 gefaßt. Man hatte die wirtschaftliche Bedeutung dieses industriell mächtig aufstrebenden Landes richtig erkannt. Aus dem Vertrag, der in diesem Jahr zwischen den Motoren-Werken Mannheim und den Gesellschaftern geschlossen wurde, geht folgendes hervor:

1. Es wird eine Importlizenz für die notwendige maschinelle Einrichtung für mindestens eine Aufbaustufe, evtl. mehrere Aufbaustufen beschafft.
2. Es wird eine Importlizenz für 1000 MWM-Motoren, die die Grundlage der Montage des ersten Jahres bilden sollen, beschafft.
3. Es wird ein Grundstück erworben.
4. Auf dem Grundstück wird eine Halle errichtet, die den Plänen der technischen Leitung von MWM entspricht.

Inzwischen sind zehn Jahre vergangen, zehn Jahre, in denen eine Fabrik aus dem Boden wuchs und sich von einem zarten Pflänzlein zu einem fruchttragenden Baum entwickelte. Ja, es war ein langer Weg von der Fertigstellung des ersten Motors in der damals kleinen Fabrik, mit dem kleinen Häuflein Menschen aus dem Stammhaus Mannheim bis zum heutigen Tage, da gerade der 15.000. Motor verkauft wurde und 500 Mitarbeiter in den modernen Fabrikhallen Arbeit und Brot finden.



Die modernste Fabrik unseres Unternehmens entsteht

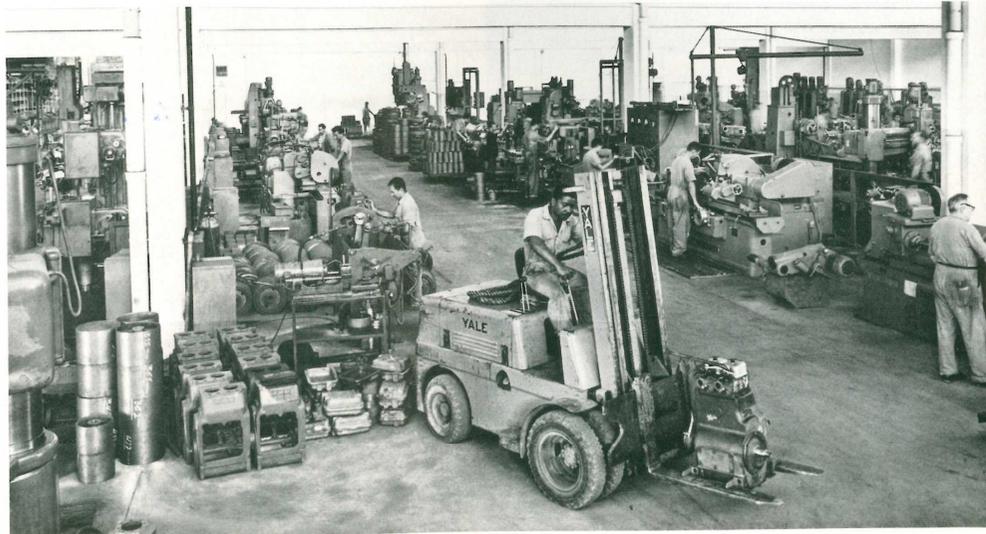
So fing es an ...

Die ersten zwei Jahre vergingen für unsere Leute in São Paulo mit dem Einholen von behördlichen Genehmigungen wie der Importlizenzen usw. und dem Kauf des geeigneten Geländes. Ende 1954 erhielt die junge Firma von den brasilianischen Behörden die erwünschten Genehmigungen für den Import des Maschinenparks und die für den Anfang notwendigen Motorenteile. Ende 1955 wurden die ersten Maschinen und Motorenteile von MWM Mannheim verschifft. Inzwischen kaufte die Firma in Santo Amaro an der Avenida Marginal, rund 20 km vom Stadtzentrum entfernt, ein Fabrikgelände von 30 000 qm. Im Sommer 1956 wurde dann mit dem Bau der ersten zwei Sheds begonnen. Bis zur Fertigstellung der eigenen Fabrik ließ man die ersten Motoren in dem Betrieb von Naumann Gepp montieren. Anfang 1957 war es dann endlich soweit. Man konnte mit einem Teil der inzwischen eingetroffenen Werkzeugmaschinen in die zwei Shedhallen einziehen. Der weitere Ausbau der Fabrik wurde nun mit Hochdruck vorangetrieben, nachdem auch die finanziellen Voraussetzungen hierzu geschaffen waren. Bis Ende 1957 wurden weitere fünf Shedhallen fertiggestellt, und sämtliche Werkzeug-

maschinen konnten installiert werden. 1958 entstand das zweistöckige Verwaltungsgebäude: im Parterre eine modern eingerichtete Küche, ein großer, schöner Eßsaal, Duschen, Umkleidekabinen und sonstige sanitären Einrichtungen, im Obergeschoß die technischen und kaufmännischen Büros. Die modernste Fabrik unseres Konzerns war entstanden ...

In der Planung und Fertigung der Motoren trat schon bald darauf eine große Wende ein: während ursprünglich nur an die Herstellung von stationären Motoren für Pumpen, Stromaggregate, Straßenbaumaschinen und an Bootsmotoren gedacht war, kamen durch das Entstehen einer bedeutenden Traktoren-Industrie rund um São Paulo für die Fertigung nun auch noch in großer Stückzahl die Schleppermotoren hinzu. Das Geschäft ließ sich gut an. Am meisten Kopfzerbrechen bereitete es jedoch, für die einzelnen Motorenteile, die in die Hunderte gehen, im Laufe der Zeit Zulieferanten zu finden. Aber auch dieses Problem löste sich schließlich von selbst: zahlreiche bedeutende deutsche Firmen wie Bosch, Krupp und andere haben sich inzwischen ebenfalls in Brasilien angesiedelt. So kommt es,

Blick in die Dieselmotorenfertigung mit den einzelnen Fertigungsstraßen ...



Bekannt für ihre großen Fleischportionen: die Kantine



Arbeit an den Index-Automaten. Hier entstehen Kleinteile für Dieselmotoren und die Autobremse

daß heute nur noch wenige Teile, die keine 5% der Motoren ausmachen, aus Deutschland eingeführt werden müssen.

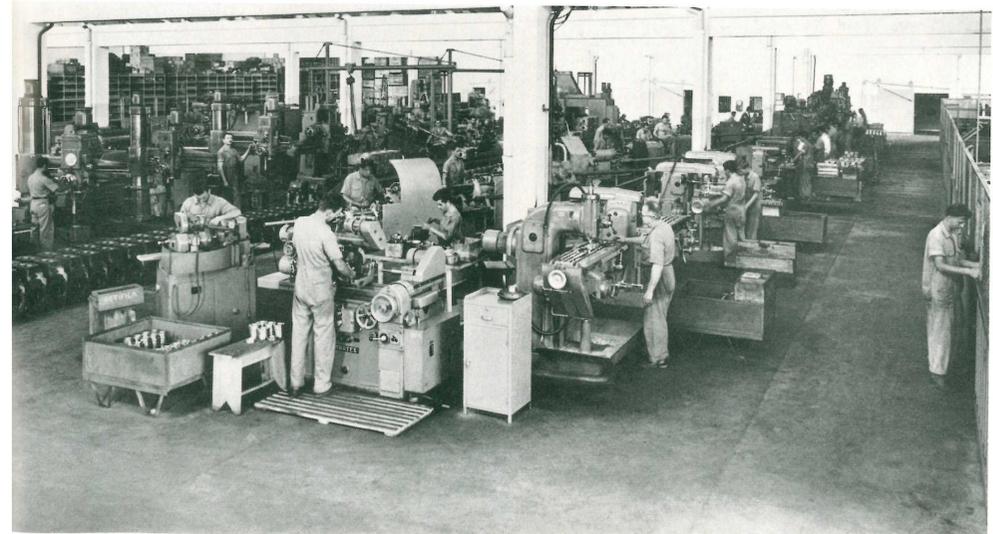
Am Anfang standen 5 Monteure ...

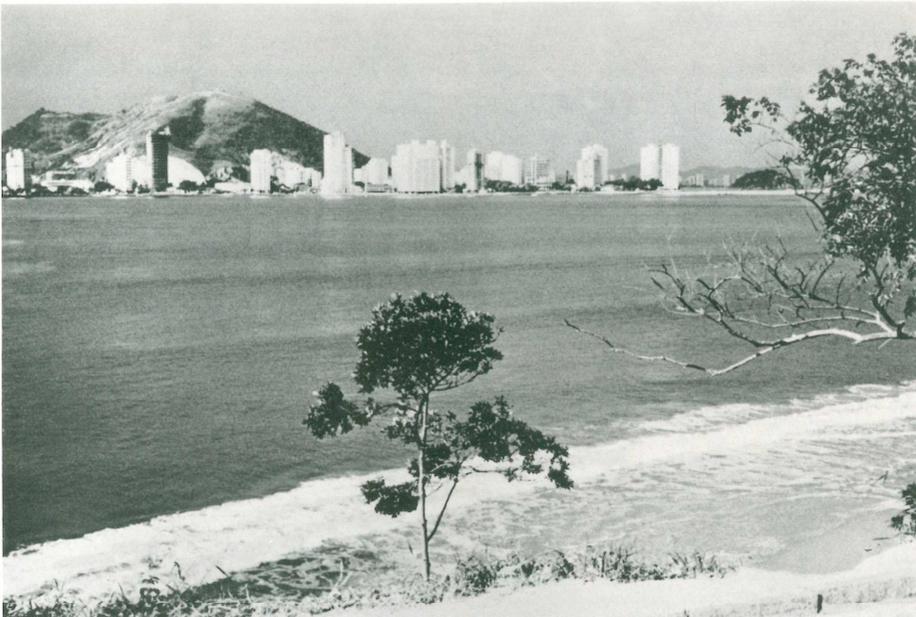
Auch das Problem der geeigneten Arbeitskräfte konnte bald ad acta gelegt werden: den drei Ingenieuren, dem Maschinenmeister und dem Kaufmann, die drüben als MWM-Leute mit dem Aufbau begannen, wurden schon bald nicht nur brasilianische oder vielfach deutsche Mitarbeiter zur Seite gestellt, die schon längere Zeit im Lande lebten, sondern auch tüchtige Italiener, Spanier, Portugiesen, Japaner, Polen, Esten und sogar Russen und Chinesen. So bildete sich praktisch eine „internationale Arbeitsgemeinschaft“, deren Angehörige in größter Eintracht um die Produktion unserer MWM-Motoren bemüht sind. Sie alle leisteten unter der Leitung ihres Direktor-Präsidenten, Herrn v. Sydow, in den letzten zehn Jahren Erstaunliches. Und wenn wir heute dieses Jubiläums gedenken, so möchten wir dem jungen Unternehmen und seinen Menschen weiterhin Glück und Erfolg wünschen.



Fertigungsstraße für Autobremsteile

... für Kuppelgehäuse, Kurbelwellen, Zylinderbüchsen usw.





Santos, der Hafen von Sao Paulo

So lebt man in São Paulo ...

Ebenso aber wie die Geschichte der MWM Motoren Diesel S/A wird unsere Leser das Leben „drüben“ interessieren. Wir haben uns deshalb von Leuten, die in São Paulo waren oder noch sind, erzählen lassen, wie der Arbeitstag eines MWM'lers dort ungefähr abläuft. (Um es gleich vorweg zu nehmen: nicht viel anders als bei uns.)

Der Wecker reißt Sie zur gewohnten Stunde aus dem besten Schlaf, denn auch in São Paulo beginnen die meisten Fabriken mit der Arbeit um 1/28 Uhr. Wenn es nicht gerade Hochsommer ist, also die Zeit zwischen November und Februar, haben Sie gut geschlafen und essen mit Appetit, ganz wie zu Hause, Ihre frischen Semmeln und nehmen den ersten Kaffee zu sich. (Es folgen noch mehrere im Laufe des Tages!) Sodann machen Sie sich auf den Weg zur Arbeitsstätte.

Sie können von großem Glück sagen, wenn Sie einen Wagen Ihr eigen nennen – im Gegensatz zu unseren Breitengraden ist ein eigenes Fahrzeug dort für das Gros der Bevölkerung ein wahrer Luxus. Aber Sie wohnen ja praktischerweise, wie die meisten anderen auch, in Nähe der Fabrik, so daß sich das fast lebensgefährliche Gedränge in der „Bond“, der Straßenbahn, auf ihren Trittbrettern oder in einem der vielen Autobusse gerade noch ertragen läßt. In letzteren brauchen Sie um Ihre Sicherheit um so weniger befürchten, als die älteren, klapprigen Vehikel langsam aus dem Verkehr gezogen und durch neue Mercedes-Busse, made in Brazil, ersetzt wurden. Und hier bedient der Fahrer eine Autobremse, die in unserem eigenen Werk hergestellt wurde ... Auf jeden Fall verläßt man das Fahrzeug an der Endhaltestelle, der Kirche von Santo Amaro im Südwesten der Stadt, und besteigt dort nunmehr gehobener Stimmung den dort wartenden MWM-Werksbus, der seine Arbeitnehmer früh und abends die drei Kilometer zwischen Kirche und Fabrik und zurück befördert.

Inzwischen ist es 1/28 Uhr geworden, und mit dem Aufheulen der Fabriksirene sind Sie auch an Ihrem Arbeitsplatz. Er unterscheidet sich kaum von dem in Deutschland. Allerdings werden Sie auf ein munteres Wortge-

plänkel mit weiblichen Kolleginnen verzichten müssen, aus Mangel an Gelegenheit: da genügend Arbeitskräfte vorhanden sind, werden Sie in den Fabrikhallen kaum ein langhaariges Wesen antreffen – bei der Montage sind die Männer unter sich! Die Schreibdamen in den Büros allerdings dürfen Sie dafür beim Vornamen nennen, wenn auch mit dem kleinen Wörtchen „Dona“, was soviel wie „Dame“ heißt, vorneweg.

Die beliebteste Unterbrechung der Arbeitszeit ist wie überall – abgesehen von der morgendlichen Kaffeepause, zu der die Firma den cafezinho spendiert – die Mittagspause. Sie wird bei MWM absichtlich kurz gehalten, wofür man dankbar ist; um so früher nämlich beginnt der Feierabend und um so größer ist die Chance, vor Beginn

Banco do Estado de Sao Paulo und Banco do Brasil – die Wahrzeichen Sao Paulos



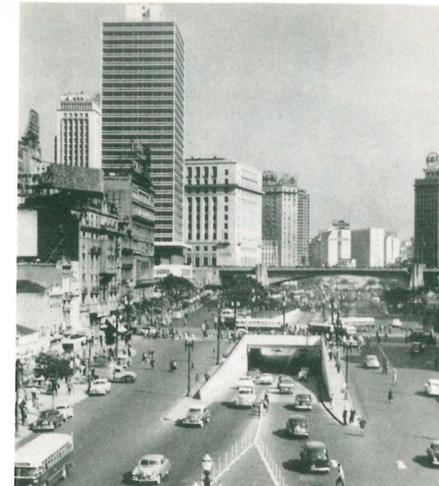
der „Stoßzeit“ bereits wieder in Trambahn oder Bus zu sitzen bzw. gar schon am häuslichen Herd ...

Den Berichten nach, die wir von „drüben“ erhielten, scheint es, als würden unsere brasilianischen Kollegen von ihren Werksküchen bedeutend mehr verwöhnt als wir in Old Germany. Die Kantine, die praktisch von jedem in Anspruch genommen wird, ist bekannt für ihre großen Fleischportionen, die täglich zusammen mit Reis, Kernbohnen und frischem Gemüse serviert werden. Dafür wird gern auf unsere „Tagessuppe“ verzichtet und vor dem Essen ein Glas Milch kredenzt. Als Nachtisch gibt es wahlweise Obst oder Pudding und außerdem den obligaten Kaffee.

In den paar Stunden bis zum Feierabend werden Sie wahrscheinlich schon herausgefunden haben, daß Ihre brasilianischen Kollegen höflich, heiter und wirkliche Fußball-Fans sind. Aber der Menschentyp hier ist nicht nur freundlich, sondern auch arbeitsam und um gute Leistungen bemüht. Er ist vielseitig; er dreht, hobelt, fräht und ist Schlosser. Natürlich beherrscht er all dieses nicht ganz einwandfrei – aber er kann diese Kenntnisse nach Bedarf nutzen und der Tätigkeit nachgehen, die im Augenblick gerade am besten bezahlt wird ...

Was das Klima betrifft, so können Sie sowieso froh sein, in São Paulo leben zu dürfen: gegen das tropische Rio, gegen den heißen und feuchten Dunst dort erscheint das Klima von São Paulo prickelnd wie Sekt – und das, obgleich man São Paulo nachsagt, daß es vier Jahreszeiten hat, und zwar jeden Tag, wobei es täglich mehrmals zum Teil warm oder kalt abwechselnd regnet!

Nach Anbruch des Feierabends, nach Ihrer glücklichen Rückkehr also mit den vorherbeschriebenen Fahrzeugen, werden Sie von Ihrer Frau begrüßt, die Ihnen spätestens beim Abendessen eröffnet, daß wieder einmal Freunde von der „deutschen Kolonie“ vorbeischaun würden. Man besucht gern und oft Landsleute des Abends, und wenn zufälligerweise einmal kein Besuch im Anmarsch ist, setzt man sich vor das Fernsehgerät und wählt zwischen den vier Programmen. Auf dieses Vergnügen verzichtet in Brasilien praktisch niemand – selbst in den armen Wohn-

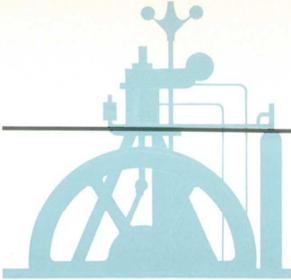


Die City von Sao Paulo

vierteln der Stadt wird jede Behausung von dem stählernen Gestänge einer Fernsehantenne gekrönt! – Abseits vom Verkehr dieser 3 1/2 Millionenstadt, die noch bis Mitternacht von hektischem Leben und Treiben erfüllt ist, draußen in den Vorstädten, sind die Abende das Schönste von São Paulo: ein Duft der immergrünen Blumen und Sträucher in den Gärten liegt in der Luft, von Hibiskus, Azaleen und vielen anderen Pflanzen, die hier wild wie Unkraut wuchern und die doch in Europa die Ziergärten der anspruchsvollsten Blumenliebhaber schmücken ...

Die imposante Avenida Anhangabau





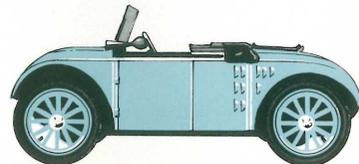
Der Motor - Sinnbild unseres Zeitgeistes

VON DER POSTKUTSCHE BIS ZUM „MOTOR NACH MASS“

derungen unserer Zeit bei etwaigem Ausfall der elektrischen Stromversorgung ausgesetzt. In allen Bereichen unseres Daseins wirkt der Motor; er ist sozusagen zum Sinnbild unseres Zeitgeistes geworden. Ohne ihn scheint unser Lebensablauf unvorstellbar zu sein.

Nur mit viel Phantasie könnten wir uns in das Zeitalter der romantischen Postkutsche zurückversetzen. Und doch ist es wenig mehr als ein Jahrhundert her, daß man das qualmende Dampfpaß als technisches Wunderwerk bestaunte und ein Menschenalter, daß nach den ersten

Was wäre unsere Welt ohne den Motor? Ein Spaßvogel würde vielleicht antworten, daß sich der Verkehrsschutzmann dann langweilen, daß die Spatzen vom Pferd wieder reichlichere Nahrung erhielten oder die Dreschfliegel



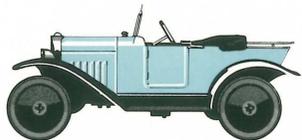
industrie eine ungeahnte Blüte erleben würde. Doch der Motor ist kein Objekt mehr für Witzereifer wie damals, als sich die PS-Besessenen das Benzin flaschenweise in der Drogerie kaufen mußten.

Der Motor ist nicht nur ein Sinnbild unseres heutigen Lebens, sondern auch in ihm ein solch wesentlicher Bestandteil, daß er für die Gestaltungsformen des Lebensablaufes notwendig ist. Er ist mit dem Fortschritt auf allen Gebieten entstanden, ja überhaupt zum sinnbildlichen Merkmal fortschrittlicher Entwicklung geworden.

Denken wir daran, daß in den Wachstumsjahren des Motors die Zahl der Menschen auf dieser Erde um einige Milliarden angestiegen ist, daß für sie die Lebensbedürfnisse umfangreicher wurden. Ohne den Motor wäre die Befriedigung des Bedarfs nicht möglich. Das Wirtschaftsleben ist auf die Inanspruchnahme kürzester Zeit in weltweit gewordenen Geschäftsgebieten angewiesen. Die Erkenntnisse in Medizin und Hygiene weiteten sich ebenso. Was täte der Geschäftsreisende auf dieser

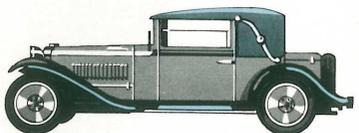


fauchenden Benzinkutschen mit Steinen geworfen wurde. Man kannte keine „motorische“ Unrast; Hast und Eile waren daseinsfremde Begriffe. Aber dafür beanspruchte eine Reise nach dem sonnigen Süden mehr als eine Woche. Blaue Flecken nach den Strapazen im ungefederten Kastenwagen waren unliebsame „Reiseerinnerungen“. Inzwischen hat der Motor die Welt erobert. Die Kontinente sind kleiner geworden, die Länder näher aneinander-



gerückt. Eine Reise über viele hundert Kilometer im bequemen Setra-Bus, mit einem MWM-Motor in wenigen Stunden über die lange Strecke gebracht, vermöchte heute selbst die 80jährige Oma nicht mehr in größere Aufregung zu versetzen als in der „guten alten Zeit“ ein Krümperwagenausflug aufs Land.

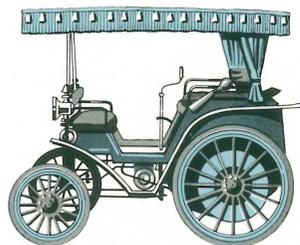
Der Motor erlaubt uns, Zeit und Raum zu beherrschen, nicht nur im Verkehrs-wesen, sondern auch in der Wirtschaft, wenn Bau- und Landwirtschaft durch schnell leistende motorangetriebene Arbeitsmaschinen, insbesondere Schlepper, witterungsunabhängiger werden können, d. h. nicht mehr an Gutwetter-tage gebunden sind.



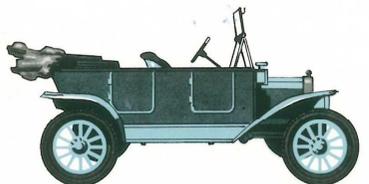
Welt, in der „Time“ eben währungs-gleiches „Money“ bedeutet, was der Arzt, von dessen rascher Hilfe ein Menschenleben abhängt, ohne die Hilfe des Motors, der ihn in schnellen Verkehrsmitteln ans Ziel bringt? Alle sind sie auf die Motorisierung angewiesen, um dem sich immer eiliger drehenden Zeiger der technischen Jetztzeit folgen zu können.

Je nach den Überlegungen der Zweckbestimmung sind die Einsatzmöglich-

Mit Motoren haben wir alle in irgendeiner Form zu tun. In unserem Arbeitsbereich ohnehin; aber darüber hinaus sind die Menschen unserer Generation Kinder des Motoren-Zeitalters. Überall bestimmt der Motor den Austausch von Lebens- und Wirtschaftsausprägungen. Es wird uns bewußt, wenn wir die Straße überschreiten wollen, die einst dem Fußgänger und dem Pferdefuhrwerk gehörte, inzwischen aber zum Vorrecht des motorischen Fahrzeuges geworden ist. Wir erkennen es auf dem Lande, wo das Pferd dem Traktor gewichen ist, wo statt der qualmenden Lokomobile der Mähdrescher tuckert. Sein



Takt hat den Rhythmus der Dreschfliegel ebenso abgelöst wie das knatternde Rassel des Mopedmotors das strampelnde Mühen des Radfahrers. Bei den Fahrzeugen auf dem Wasser ist es ähnlich, und der Verkehr in der Luft kennt eigentlich überhaupt keinen Vorläufer



für rationellen Antrieb als den Motor, höchstens im Düsenbetrieb schon eine weiterentwickelte Stufe der Energie-nützung.

Hoch-, Tief- und besonders Straßenbau sind ohne motorisch angetriebene Geräte kaum noch denkbar; ohne Notstromdieselmotoren wären viele Einrichtungen unseres Zusammenlebens wie Krankenhäuser, Betriebe, Feuerlöschwesen und vieles andere mehr zu großen Gefährdungen für die Anfor-

keiten, die Formen und Ausführungsarten des Motors unterschiedlich. Von wenigen bis zu Tausenden „Pferdestärken“ gehen die Leistungen, von Kleinmotoren mit nur wenigen kg Gewicht bis zum Hunderte Tonnen schweren Schiffsmotor oder dieselmotorischen Stromerzeuger die Gewichtsklassen.

Die Zweckerfordernisse verlangen vielfältigste Ausführungsarten, so daß jeder Besteller, zugeschnitten auf seinen individuellen Bedarfsfall, sozusagen einen „Motor nach Maß“ erhält. Das ist die Stärke technischer Befähigung, wirtschaftlich gesehen aber auch

die Bedrückung bei den Bemühungen um die Wettbewerbsfähigkeit; denn die Abwandlung der Grundaufführung von Bautypen zur Berücksichtigung sehr weitgehender Kundenwünsche bringt natürlich hohe Aufwendungen an Zeit und Geld mit sich.

Die Bestrebungen wirtschaftlicher Fertigung müssen also auf weitestmögliche Vereinheitlichung hinarbeiten. Doch auch dann noch darf das Wort „Maßarbeit“ stehenbleiben. Im technischen Zeitalter des Motors ist der Bau jedes Motors feinmechanische Maßarbeit, wird die Wirksamkeit in der motori-

Auflösung:

Senkrechte: 1. Messer, 2. untere, 3. Reine, 4. Messer, 5. eif., 7. See, 8. Trog, 9. Rosen, 10. Kralle, 11. Landen, 12. K.D.-Motor, 13. Zirkel, 14. Kralle, 15. K.D.-Motor, 16. Trog, 17. eif., 18. Trog, 19. Kralle, 20. Kralle, 21. Kralle, 22. Kralle, 23. Kralle, 24. Kralle, 25. Kralle, 26. Kralle, 27. Kralle, 28. Kralle, 29. Kralle, 30. Kralle, 31. Kralle, 32. Kralle, 33. Kralle, 34. Kralle, 35. Kralle, 36. Kralle, 37. Kralle, 38. Kralle, 39. Kralle, 40. Kralle, 41. Kralle, 42. Kralle, 43. Kralle, 44. Kralle, 45. Kralle, 46. Kralle, 47. Kralle, 48. Kralle, 49. Kralle, 50. Kralle, 51. Kralle, 52. Kralle, 53. Kralle, 54. Kralle, 55. Kralle, 56. Kralle, 57. Kralle, 58. Kralle, 59. Kralle, 60. Kralle, 61. Kralle, 62. Kralle, 63. Kralle, 64. Kralle, 65. Kralle, 66. Kralle, 67. Kralle, 68. Kralle, 69. Kralle, 70. Kralle, 71. Kralle, 72. Kralle, 73. Kralle, 74. Kralle, 75. Kralle, 76. Kralle, 77. Kralle, 78. Kralle, 79. Kralle, 80. Kralle, 81. Kralle, 82. Kralle, 83. Kralle, 84. Kralle, 85. Kralle, 86. Kralle, 87. Kralle, 88. Kralle, 89. Kralle, 90. Kralle, 91. Kralle, 92. Kralle, 93. Kralle, 94. Kralle, 95. Kralle, 96. Kralle, 97. Kralle, 98. Kralle, 99. Kralle, 100. Kralle.

MWM die alte Heimat der Benz-Automobile ...



Start am Tor 2



Auf geht's nach Pforzheim - wie vor 75 Jahren!

... begrüßt „alte Kameraden“ auf ihrer Spazierfahrt in die Vergangenheit. Samstag, den 3. August 1963, gab's für die Männer der Fröhschicht einen ganz besonderen Ohren- und Augenschmaus - gewissermaßen als zweites Frühstück. Alte Autos, wie man sie sonst nur noch im Deutschen Museum in München oder im Daimler-Benz-Museum zu Unter-türkheim bewundern kann, ratterten und schnauften über die Werksstraßen. An ihren Kühlern glorreiche Namen aus benzindufender Vergangenheit: ein Dixi (Baujahr 23/24), ein Brennabor-Juwel aus Brandenburg an der Havel, ein weißer Bugatti-Rennwagen, ein Ford-Modell T von 1920, ein eleganter Austin von 1931 ... und allen voran als Leithammel oder Führerwagen eine Benz-Viktoria vom Jahre 1893. Interessant auch ein alter Frankfurter „Adler“, ähnlich dem Modell, in dem Otto Julius Bierbaum 1902 seine empfindsame Reise von Berlin nach Sorrent unternommen hatte - die erste in Buchform beschriebene Autofahrt eines deutschen Dichters ...

Und über den Motorkutschen aus deutschen, italienischen, englischen, französischen und belgischen Ställen flatterten die bunten Fahnen der Auto-Länder und hing ein MWM-Transparent mit der stolzen Inschrift: „Hier wurden bis 1908 die Benz-Automobile gebaut.“ Des Rätsels Lösung: die Teilnehmer der Berta-Benz-Gedächtnisfahrt starteten von Tor 2 nach Pforzheim. Der „Allgemeine Schnauferl-Club“ hatte gerufen, und 150 alte Schnauferl waren aus allen Himmelsrichtungen herbeigeschnauft. Ehrensache, daß man einige Ehrenrunden im alten Benz-Revier in Mannheim drehte und von den MWM mit einem kleinen Ehrenpräsenz bedacht wurde!

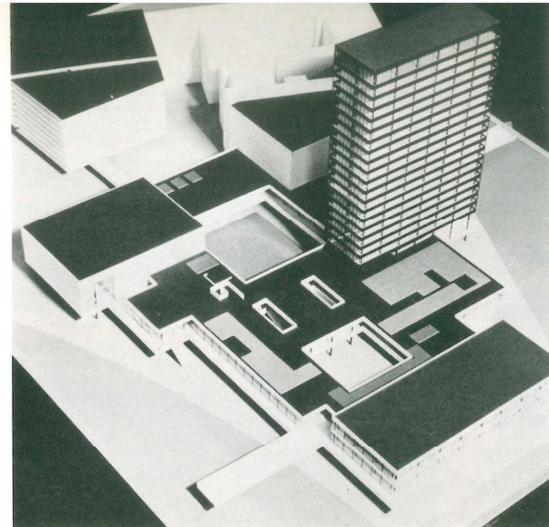
Doch nun zum Anlaß der Versammlung dieser ehrwürdigen Motorgroßväter und -mütter: Im August des Jahres 1888 - also vor 75 Jahren - unternahm Frau Berta Benz von der Benz-Villa in Ladenburg aus die erste Auto-Überlandfahrt der Ge-

schichte. Sie führte die couragierte Dame mit ihren beiden autobeegeisterten und autokundigen Söhnen, dem 15jährigen Eugen und dem 13jährigen Richard, bis nach Pforzheim, allwo die Mutter der Frau Benz wohnte. Wenn man bedenkt, daß erst sechs Jahre später eine Person männlichen Geschlechts, der Baron v. Liebig, die erste Fernfahrt der Geschichte mit der Benz-Viktoria startete, von Böhmen bis an die Mosel, und danach sagte: „Diese Reise ist fürwahr nicht frei von Anstrengungen gewesen“, muß man die Pionierfahrt einer Vertreterin des schwachen Geschlechts doppelt bewundern!
Sie fuhren also los, diese Erfinderfrau mit ihren beiden unmündigen Kindern,

an jenem Augusttag 1888, auf einer Straße, die vor ihnen noch niemals ein Auto befahren hatte und deren Beschaffenheit sie nicht kannten. Vater Benz schlief daheim noch den Schlaf des Gerechten. Man hatte ihm wohlweislich das geplante Abenteuer verschwiegen, denn selbstredend hätte er sein Veto eingelegt. Das Tempo der Benz-Viktoria betrug zwischen 20 und 30 km/std. Man erreichte Heidelberg in einem knappen Stündchen und kam auch glücklich nach Wiesloch. Indessen – Viktoria war alles andere als eine Gemse; schon vor dem kleinsten Berg fing sie an zu bocken. Die Mutter und ihr Ältester stiegen ab und ließen den jüngsten und leichtesten Sohn ans Steuer, den kleinen Richard, und scho-

ben gemeinsam den Wagen den Berg hoch. Runter ging's freilich blitzschnell, allerdings auf Kosten der Bandbremsen. (Unsere Knorr-Druckluftbremsen schlummerten ja noch fest und tief im Schoße der technischen Zukunft.) In den Dörfern mußten Schuhmacher ab und zu die Bremsen ausbessern, indem sie neue Lederflicken aufnagelten. Auch mußten dann und wann die Apotheken um Benzin angegangen werden, das die Automobilisten sorgsam in Literflaschen füllten – wenn sie es überhaupt literweise erhielten, denn die Apotheken waren natürlich nicht auf die Versorgung von Benzinrössern eingerichtet. Mit dem Kühlerwasser stand's ebenfalls nicht zum besten. Es mußte ungefähr alle 20 Kilometer erneuert werden. Aber nicht überall gab's Dorfbrunnen oder Wirtschaften. Mitunter schöpften deshalb die drei das Wasser aus dem Straßengraben. Fürwahr, „diese Reise war nicht frei von Anstrengungen und Sorgen“, zumal auch noch ein Ventil mit dem Strumpfband der Mutter Benz gedichtet und eine verstopfte Ventilöffnung mit der Haarnadel freigekämpft werden mußte. (Unsere KE-Ventil-Spezialisten stehen bei dieser Beschreibung sicher die Haare zu Berge, indessen – sie fußt auf den Worten von Frau Berta Benz höchstpersönlich und ist also kein von der Schriflleitung erfundenes Märchen.) Kurz und gut – bei Anbruch der Dunkelheit rollte die Viktoria in Pforzheim ein, die Schlacht war geschlagen. Aber auch die Passagiere machten einen geschlagenen Eindruck. „Das herumspritzende Öl des offenliegenden Motors und die Arbeit an Ketten und Riemen“, berichtet Frau Benz, „hatten das ihre getan. Die guten Anzüge der Buben und mein Kleid waren schier unbrauchbar geworden. Reservekleider aber hatte man nicht mitnehmen können, weil dazu kein Platz mehr im Wagen gewesen wäre“.

Doch es ist kennzeichnend für die patente Frau Benz, daß sie ohne damenhafte Ziererei, wie sie bei den behüteten und nur ganz selten berufstätigen Frauen vor der Jahrhundertwende üblich war, in dieser durch Arbeit ramponierten Kleidung einige Tage später wieder die Viktoria bestieg und zurück nach Hause gondelte. Berta war eben nicht nur Frau und Mutter, sondern auch vor allem die Lebens- und Arbeitskameradin des großen Erfinders. Und deshalb verdiente sie es, daß am 3. August 1963 in den Motoren-Werken Mannheim neben dem Bild ihres Mannes Carl auch ihr großes Bild auf einem Ehrenplatz die Teilnehmer der Gedächtnisfahrt grüßte.
Übrigens – von 150 Vehikeln, die am Start standen, ging 39 unterwegs die Puste aus. Einige wurden abgeschleppt. So erreichten mit List und Tücke doch noch insgesamt 125 Wagen das Ziel in Pforzheim und erhielten zu ihren alten Plaketten noch eine neue zur Erinnerung an diese denkwürdige Fahrt auf den Spuren von Berta Benz.

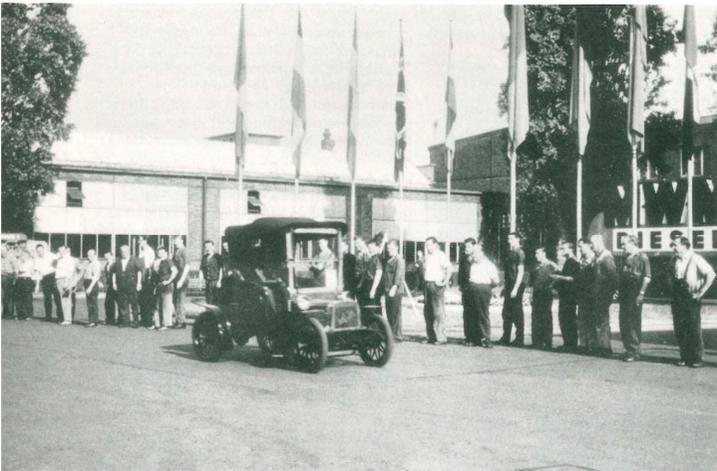


Der große, interessante Nachbar unseres KB-Verkaufsbüros Berlin

Zu einem kleinen Empfang bat kürzlich unsere Berliner Vertretung der Autobremse ihre langjährigen Bekannten, ihre Kunden und Geschäftsfreunde. Der Grund: die festliche Einweihung der neuen Geschäftsräume in Berlin-Schönebergs Einem-Straße 9. Der Leiter dieses Verkaufsbüros, Herr Heyer, hatte viel zu tun, die Gäste zu begrüßen, die Glückwünsche entgegenzunehmen, die Gläser zu füllen und dafür zu sorgen, daß die Lücken des Kalten Buffets wieder aufgefüllt wurden...
Wir hätten diesem Ereignis nicht so viel Raum in unserer Werkzeitschrift gewidmet, würde es sich hier um einen Umzug in größere und modernere Geschäftsräume gehandelt haben, um einen Umzug, wie er alle Tage vorkommt. Nein, dieses Ereignis am 1. August 1963 hing innig zusammen mit dem Wiederaufbau unserer Haupt-

stadt, und zwar mit dem Wiederaufbau eines 20 000 qm großen Trümmergrundstücks direkt im Herzen der Stadt gegenüber der Gedächtniskirche. Die Knorr-Bremse zog aus und räumte ihr Geschäftshaus in der Budapester-Str. 43, in dem sich seit 1948 das Verkaufsbüro befand. Sie willigte in einen Grundstückstausch ein, damit an dieser Stelle ein Geschäftszentrum nach amerikanischem Vorbild entstehen kann!
Seit Jahren ärgerten sich die Berliner, und die Fremden schüttelten den Kopf: Wie war es möglich, daß in dieser Stadt, die ihren Wiederaufbau so zielstrebig vorangetrieben hat, direkt im Zentrum ein riesiger öder Platz übrigbleiben konnte, auf dem sich Zirkuszelte und Rummelplätze breitmachten? Nun, bei dem letzten großen Schandfleck in Berlins Innenstadt handelte es sich nicht nur um die teuersten Grund-

stücke der Stadt, sondern sie waren zudem in verschiedenen Händen. Der Schwierigkeiten waren so viele, daß erst mehr als 15 Jahre vergehen mußten, ehe sich jemand an ein solches Projekt des Wiederaufbaues wagte. Der Mann, der über genügend Mut und Initiative verfügt, heißt Karl H. Pepper, ist Berliner Geschäftsmann und für die nächsten Jahre Bauherr des größten kommerziellen Bauvorhabens. (Man spricht von 62 Millionen D-Mark.) Pepper nennt den geplanten großen Baukomplex „Europa-Center“ und denkt dabei an das „Rockefeller-Center“ in New York, das sich aus mehreren Gebäuden und Innenhöfen zusammensetzt. Die Liste der Attraktionen, die er sich zusammen mit Prof. Eiermann für die Berliner einfallen ließ, beginnt mit einem Hochhaus, das mit seinen 82 Metern Höhe und 22 Stockwerken das höchste Haus Berlins werden soll,
● Drei Fußgängerbrücken über die Tauentzien-, Budapester- und Nürnberger-Straße
● Ein Eislaufplatz für Sommer und Winter mit eigener Sauna und Sportschule
● Ein Theater mit 700 Plätzen
● Ein großes Kino für alle bisher bekannten technischen Filmvorführungsmöglichkeiten
● Ein Filmstudio
● Ein Kabarett mit „Künstlerklausen“
● Ein Parkhaus für 1000 Wagen mit Tankstelle, Pflegedienst, Schnellwaschstraße und Autosalons
● Eine überdachte Blumenhalle.
Clou des „Europa-Centers“ jedoch soll der Wiederaufbau eines neuen „Romanischen Cafés“ sein, das ehemals über Deutschlands Grenzen hinaus als Literaten- und Künstlertreffpunkt bekannt und beliebt war. Selbst auf das Originalschild mit der Aufschrift „Romanisches Café“ wird man nicht verzichten müssen, weil man weiß, wo es sich befindet: Der aus Berlin stammende US-Filmregisseur Billy Wilder hat es 1945 aus den Trümmern geborgen...



Ein „Adler“ bei der Durchfahrt durch das Fabrikgelände. Im Hintergrund flattern die Fahnen der beteiligten Nationen.

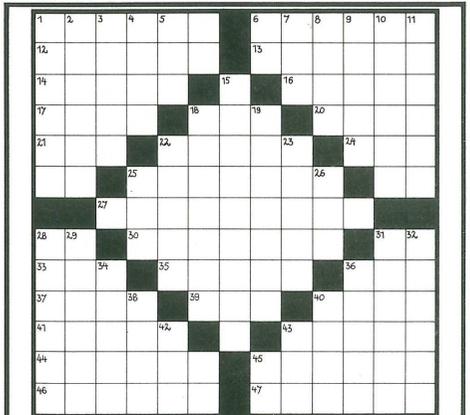


Eine Teilnehmergruppe passiert den Werkshof

STOLZENBURG-MELZ

Waagrecht: 1. Pelzart, 6. übersinnlich, 12. ehem. Herzogtum im östlichen Harz, 13. Stadt in Italien, 14. reserviert, 16. roter Farbstoff, 17. Göttin der Zwietracht, 20. Zahlungsmittel, 21. Nordlandtier, 22. Schweifstern, 24. Verneinung, 25. eintönig, 27. Mannheimer Großmotoren, 30. Destillationsgefäß, 33. weibl. Vorname, 35. feines Backwerk, 36. Stadt in Brasilien, abgek., 37. Margarinasorte, 39. Berliner Dialekt: nein, 40. Acker, 41. weibl. Vorname, 43. Umfang, 44. direkte Verwandte, 45. eines der vier Elemente, 46. Zierlatte, 47. Herbstblumen.
Senkrecht: 1. Kinderkrankheit, 2. Gegensatz von treu, 3. deutscher Strom, 4. Getreidepflanze, 5. Zahl, 7. Gewässer, 8. Futterbehälter für Tiere, 9. wohlriechende Blume, Mehrzahl, 10. giftige Flüssigkeit, 11. auf dem Flugplatz aufsetzen, 15. Mannheimer Kleinmotoren, 18. wie 25 waagrecht, 19. wie 30 waagrecht, 22. wie 22 waagrecht, 23. wie 35 waagrecht, 26. wie 39 waagrecht, 28. zweischenkliges Gerät zum Zeichnen, 29. dolchförmig gebogener Nagel, 31. Sieb, 32. zeitgemäß, 34. Geigenbauer, 36. große Fahrt, 38. Kriegsgott, 40. Feier, 42. Gattung, 43. Fragewort.

AUFLÖSUNG in diesem Heft



Jugoslawien ist ein Land, dem nicht nur während der Urlaubszeit unser Interesse gilt, sondern es ist für einige unserer Konzernwerke auch geschäftlich interessant. Es gehört ja nicht nur durch seine Lage an der Donau, dem natürlichen Verkehrsweg zwischen Westen und Südwesten, sondern auch durch seine lange Adriaküste zu den Nationen, die in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung im Schiffbau durch Vergrößerung und Modernisierung ihrer Werften genommen haben. Die Werften an der Donau und der Adria sind nicht nur für den Eigenbedarf, sondern auch durch bedeutende Auslandsaufträge vollbeschäftigt. Mit diesen Werften in

Beograd, Split, Rijeka und Pula stehen die Motoren-Werke Mannheim AG. durch ihre jugoslawische Vertretung in ständiger guter Geschäftsverbindung. Sie konnten sich stets einen guten Anteil am deutschen Dieselexport nach Jugoslawien sichern. Auch die Knorr-Bremse GmbH. pflegt ihre geschäftlichen Beziehungen zu Jugoslawien. Mit der Firma Dinar in Beograd bestehen seit Jahren sehr erfreuliche Geschäftsverbindungen, die durchaus noch weiter entwicklungsfähig sind.

Viele von uns kennen das Land, und manche auch:

Die Stadt, die Skopje war – Ein Denkmal aus Fotografien

Es war einmal eine Stadt, in der sich, wie in keiner anderen Europas, Morgenland und Abendland freundschaftlich begegneten und malerisch vermischt. Dort gab's einen uralten Bazar, in dem kunstfertige Silberschmiede ihren fein ziselierten Schmuck darboten, alte Mohammedaner mit dem Fez auf dem Kopf, die aus winzigen Täbchen den türkischen Kaffee schlürften und schlanke, weiße Minaretts, von denen das Lob Allahs verkündet wurde... Nun, wir alle wissen, wie und wann Skopje in Schutt und Asche sank. Die Zeitungen haben darüber geschrieben. Weniger bekannt, aber für die Leser unserer Zeitschrift interessant dürfte sein, daß mit den Lkws des Bayerischen Roten Kreuzes, die in Tag- und Nachtfahrten erste Hilfe ins Erdbebengebiet brachten, Erzeugnisse aus unseren Werken mit im Katastropheneinsatz standen.



Markt in Mazedoniens Hauptstadt

Das sind Bilder vom Markt in Skopje, der wahrscheinlich so und an dieser Stelle nie mehr stattfinden wird. Wir sehen eine Eselkarawane, beladen mit Marktwaren. Dahinter, vor der Kulisse der Berge, die Gebetstürme von Skopje und den berühmten Sahatkula-Uhrturm aus dem Jahre 350 n. Chr. Die Bauwerke, die den Markt mit seinen Bretterbuden umgaben, liegen in Trümmern. Und von den süßen Zigeunerkindern, die wir damals „schossen“ und mit Zuckerwerk für ihr Stillhalten entlohnten, sind sicher auch viele unter den Mauern ihrer Häuser begraben. Aber hinter den Trümmern reifen in den Gärten die roten, grünen und gelben Paprikaschoten – die beliebteste Handelsware auf dem Markt – wie eh und je unter der heißen Sonne Mazedoniens.



Abseits von der großen Straße

Das charakteristische Arbeitstier der Mazedonier ist der Wasserbüffel mit seinem breiten Gehörn. Ebenso charakteristisch für die Landschaft sind die überfluteten Reisfelder, die hölzernen Ziehbrunnen und die Felder mit Mohn, Baumwolle und Tabak. Überall an den Häusern hängen die gebündelten Tabakblätter zum Trocknen. In Skopje gab es große Fabriken, in denen die fleißigen Hände vieler Frauen diesen weltberühmten, goldgelben mazedonischen Tabak zu Zigaretten verarbeiteten.



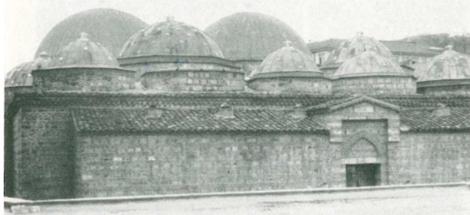
Wir entdeckten sie irgendwo in Skopje...

... den uralten Karren mit den großen Rädern, der wohl auch zu Alexanders Zeiten kaum anders ausgesehen haben mag... jenen alten Mann mit seinem Bären, den er selbst in den heimischen Bergen gefangen und dressiert hatte und den er nun gegen wenige Dinare auf einem Volksfest tanzen ließ... die Kutsche aus der Großväterzeit, die noch immer treu und brav ihren Dienst in der Stadt tat... den Bauern mit seinem Eselchen, diesem populären Trage- und Reittier Mazedoniens.



Skopje - Treffpunkt von Orient und Okzident

Die berühmte Mustafa-Pascha-Moschee aus dem 15. Jahrhundert, einst ein Wahrzeichen von Skopje... Wir wissen nicht, was von ihr nach dem Erdbeben übriggeblieben ist, genauso wenig, ob die alten Türkengräber in der Umgebung der Stadt verschont wurden... Auch Klöster wie das 1321 erbaute Graanica, das wir auf dem Wege nach Skopje besuchten, findet man viele in Mazedonien. Wir empfanden sie als ein Zeichen dafür, daß Kreuz und Halbmond, die sich hier so lange bis aufs Blut bekämpften, endlich ihren Frieden miteinander geschlossen haben.



Blick zurück auf Skopje

Ja, das war einmal Skopje, wie wir und viele andere Touristen aus allen Ländern der Welt es liebten und wie es in unserer Erinnerung weiterleben wird:

Der große Marshall-Tito-Platz und nicht weit davon das Hotel „Makedonia“. Die meisten Gäste dieses Hotels, das auch uns vor Jahren beherbergte, sind beim Erdbeben umgekommen. Wir fanden auf unserem Koffer noch das Etikett dieses in Zeitungen und Rundfunksendungen so oft erwähnten und zu trauriger Berühmtheit gekommenen Hotels.

Auch eines der markantesten Baudenkmäler, das Türkische Bad Daut Pascha, gehört nun zu der auf immer verlorenen Vergangenheit der Stadt. Es galt jahrhundertlang als das prächtigste Bad des Osmanischen Weltreiches und enthielt zuletzt eine sehenswerte Kunstgalerie.

Skopje, eine der ältesten Städte Jugoslawiens, das schon vor unserer Zeitrechnung unter dem Namen Scupi bekannt war, hat viel gesehen und erlebt. Bereits 518 n. Chr. wurde es durch ein Erdbeben restlos zerstört und dann wieder prächtiger aufgebaut. 1689 legte der österreichische General Piccolomini die Stadt, die nun Usküb hieß, in Trümmer. Wenig später wurde die Bevölkerung von der Pest heimgesucht...

Die einzigen, die das wechselvolle Geschehen ohne nennenswerte Spuren überstanden haben, sind wohl die uralten Pflastersteine aus Felsgranit. Über sie sind schon römische Legionäre marschiert und ist später die Reiterei des Sultans dahingeprescht genauso wie die Kavallerie des fernen Kaisers in Wien. Im ersten Weltkrieg rollten über sie die Räder der deutschen und österreichischen Artillerie, und im letzten Krieg rasselten gar Panzerketten über sie weiter nach Süden.

Diese alten Steine von Skopje haben so manchen Eroberer, so manches Weltreich und viele Katastrophen überlebt. Sie sind nahezu unzerstörbar wie der Wille des Menschen zum Aufbau nach jeder Verwüstung. Und so werden über diese Steine auch bald wieder die nackten braunen kleinen Fußsohlen der spielenden Kinder tapen, der Kinder von Skopje, die auf dem uralten Heimatboden – so Gott oder Allah seinen Segen dazu gibt – eine moderne Stadt entstehen sehen.

UNSERE JUBILARE

40 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse GmbH
Volmarstein



ERICH MÜLLER
Prokurist 2.8.63

Gummiwerk
Kübler GmbH



HANS BLUME
Expedient 1.8.63



GÜNTER MÜLLER
Arbeitsplaner 3.8.63



RICHARD REIS
techn. Angestellter 24.8.63



EUGEN SEIB
Werkmeister 8.8.63



ADAM GUNKEL
Schleifer 27.8.63



LORENZ JAKOB
Schleifer 9.8.63



JAKOB FELDHINKEL
Kfm. Angestellter 29.8.63



HEINZ SCHWANN
Magazinbereiber 3.9.63



JOSEF WEISS
Schlosser 16.9.63



GEORG LINK
Meisterstellverttr. 20.9.63

25 DIENSTJAHRE



ALBERT ULLRICH
Zahnradstoßer 22.9.63



EUGEN FISCHER
Mot.-Schlosser 1.8.63



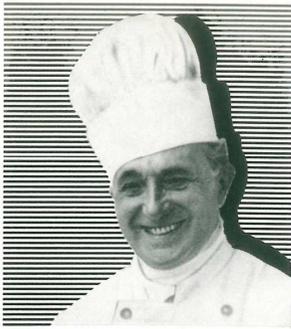
Sein 40jähriges Dienstjubiläum konnte am 1. September 1963 der Geschäftsführer der Gummiwerk Kübler GmbH.

Herr Direktor Erich Zotzmann

in Berlin begehen. Herr Zotzmann ist vielen Knorrianern persönlich gut bekannt, führte ihn doch seine Tätigkeit im Laufe der vergangenen 40 Jahre durch alle Werke unseres Unternehmens.

Als Ingenieur kennt er den Maschinenbau von Grund auf. Diese Kenntnisse, dazu sein gesundes Urteilsvermögen und seine Anpassungsfähigkeit machten ihn innerhalb des Konzerns unentbehrlich – Organisieren, Rationalisieren und die Arbeitsvorbereitung waren und sind seine besonderen Stärken. Stets führte er wichtige Sonderaufgaben erfolgreich und – wie in der Kriegszeit – auch unter denkbar schwierigsten Verhältnissen durch. Schließlich berief ihn die Unternehmensleitung 1957 als Geschäftsführer unserer Gummiwerk Kübler GmbH. nach Berlin. Es war eine Heimkehr in die Stadt, in der er vor 40 Jahren als Mitarbeiter dem Stammwerk der Knorr-Bremse in Lichtenberg beitrug.

Wir wünschen dem Jubilar noch recht viele erfolgreiche und glückliche Jahre!



unsere internationale speisenkarte

Liebe Freunde lukullischer Genüsse, heute berichte ich Ihnen zunächst von einer kuriosen Überraschung. Miß Ellen – Sie kennen sie aus meinem letzten Artikel – hatte sich mit mir zu einem Stadtbummel in München verabredet. An diesem Tage zeigte sie mir viele skurrile Dinge, und ich wunderte mich schon. Hernach lud sie mich zu einem kleinen Imbiß ein. Wir gingen in ein Lokal, das nach dem Kriege erst wieder aufgebaut wurde. Mit einem feinen Lächeln schob sie mir die Speisenkarte hin. Was stand da? „Greta-Garbo-Augen.“ Darunter konnte ich mir gar nichts vorstellen. Doch ein Auge bei der „Göttlichen“ erschien mir zu wenig. Ich riskierte zwei und bestellte sie. Es dauerte ziemlich lange, ehe serviert wurde. Und dann: zwei runde Scheiben Weißbrot mit Butter bestrichen und dick mit Tatar belegt. In einer Vertiefung in der Mitte lag je ein Eidotter.

Ringsherum als Rand, gewissermaßen als Wimpern, Kaviar. Das ganze war recht lecker, aber „Garbo-Augen“, das schien mir doch weit hergeholt. Zur Erholung trinken wir jetzt gemeinsamen versprochenen Irischen Mokka. Auf einem Tablett bringt der Hausherr: 1 Fläschchen Whisky (er darf nicht gekühlt sein, sondern muß zimmerwarm verwendet werden), 1 Schnapsgläschen zum Abmessen des Whiskys, 1 brennende Kerze, 1 Schälchen mit Würfelzucker, 1 Zuckerring, 1 Schälchen mit steifer Schlagsahne, die mit Vanillezucker gewürzt wurde, 1 Kännchen mit heißem Mokka und angewärmte Tassen. Dann beginnt die Zeremonie:

In jede der angewärmten Tassen gibt man zwei Stück Zucker und gießt je ein Gläschen Whisky darauf. Der Whisky wird in den Tassen angezündet. Die Flamme wird vom Kerzenlicht geholt. Dies macht man so, daß man in einen Teelöffel Whisky gießt und an der Kerzenflamme entzündet. Ein paar Tropfen von der brennenden Flüssigkeit schüttet man auf den Zucker in den Tassen. Jetzt läßt man den Whisky so lange brennen, bis der Zucker zu schmelzen beginnt. Während die blauen Flammen tänzeln, wird das Licht im Zimmer ausgelöscht. Das hebt die Stimmung! Ist der Zucker fast geschmolzen, wird in die Flammen langsam der heiße Mokka gegossen. Auf den Mokka gibt man einen dicken Klecks Schlagsahne.

Nun muß man die Augen schließen und mit Behagen den zauberhaften Duft genießen, ehe man in kleinen Schlückchen von dieser nächtlichen Mokka-schlemmerei trinkt.

Jetzt möchte ich Ihnen eine Frage stellen. Wissen Sie, was eine Omelette ist? Lächelnd werden Sie sagen: „Natürlich wissen wir das. Ein Eierkuchen.“ Das ist richtig und doch nicht. Ein Eierkuchen ist ein Wald- und Wiesenroman – eine Omelette aber ist etwas Zartes,

etwas Duftiges – ein lyrisches Gedicht! Eine Omelette herzurichten, ist eine Kunst. Hier ein Rezept, das leicht gelingt. Die Schwierigkeit liegt nur im Backen. Zutaten für eine Omelette: 3 Eier, etwas Salz, 1 Eßlöffel süße Sahne (evtl. Milch), etwa 30 g Butter. Zubereitung: Eier, Salz und Sahne werden mit dem Schneebeesen gut miteinander verrührt. Das Fett wird in einer Pfanne erhitzt, aber nicht gebräunt, die verquirlten Eier werden hineingegeben. Man läßt sie bei schwacher Hitze langsam gerinnen. Die untere Seite muß schön bräunlich gebacken sein, die obere muß weich bleiben. Die Hälften werden nach der Mitte zu übereinander geschlagen. Bei der Fülle muß man darauf achten, daß man den feinen Geschmack des Eierschums nicht erschlägt. Bei Verwendung als Vorgericht nimmt man am besten eine Füllung von gedünsteten, klein geschnittenen Champignons oder Spargelspitzen mit einer dicken holl. Soße. Auch kleingeschnittenes Hühnerfleisch, leicht in Butter gedünstet, paßt sehr gut. Zum Nachschick ist die Fülle süß, ein zartes Fruchtgelee.

Ehe ich mich für heute verabschiede, lade ich Sie für das nächste Mal zu einem burgundischen Fondue ein. Zum Schluß ein Witz für Feinschmecker: Zwei deutsche Studenten reisten nach Griechenland, um Kulturstudien zu treiben. In einem kleinen Ort aßen sie zu Mittag. Es gab „Türkisches“ Gulasch. Nach dem Essen stellten sie fest, daß das Gericht eigentlich keinen besonderen Geschmack gehabt habe und sie fragten den Wirt, warum er das Essen mit dem Zusatz „Türkisch“ versehen habe. Der Wirt kratzte sich hinter dem Ohr und sagte: „Wissen Sie, meine Herren, das ist aus Pietät geschehen. Der Hund meines Nachbarn hat nämlich Sultan geheißt.“

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



Hart aber fair bläst jetzt der Wind durchs bundesdeutsche Fußballland. Wir von der KNORR-BREMSE in München mischen kräftig mit, weil es Spaß macht, bei Sport und Spiel und schnellem Lauf nach klarer frischer Luft zu schnappen. Sowas stärkt Mut, gibt Kraft und fördert auch das allgemeine Wohlbefinden. Die beiden Mannschaften im Bild, gemischte Teams aus den vier Konstruktionsbüros, waren die ersten auf dem grünen Platz. Natürlich gabs kein großes Spiel. Noch nicht. Es war mehr eine Art vergnügter Feierabendpartie draußen unterm warmen Sommerhimmel, im Südbremstadion hinterm Firmenparkplatz, manchmal genannt: der Müsecker. Inzwischen hat auch Schatzminister Eugen Gruber seine Gunst dem Fußballsport geschenkt. Zwei Lederbälle wurden eingekauft und nagelneue Trillerpfeifen für den Schiedsrichter und schwarz und weiße Spielkleidung für elf Mann. Am letzten Donnerstag war es dann so weit. Die über hundert Zuschauer sahen ein rasantes Spiel zwischen der Firmenmannschaft KNORR-BREMSE und einer guten starken Südbrem-Auswahl. Neunzig Minuten lang ging's hin und her, mit klaren Feldvorteilen für die KNORR-BREMSE-Kämpfer, die dann mit 4:1 das Spiel gewinnen konnten; verdienter Lohn auch für den Mannschaftstrainer Johann Koch, Werbeabteilung. K. B.