JÜDISCHE ZWANGSARBEITER UND IHRE DIENSTHERREN

Von sämtlichen noch nicht entschädigten KZ-Häftlingen, die während des Krieges zur Zwangsarbeit in Dienststellen und Firmen abgestellt wurden und überlebten, haben sich bis jetzt allein 18 999 Juden bei der „Compensation Treuhand GmbH" gemeldet. Nach einer Zusammenstellung dieser Organisation, die zur Abwicklung bereits geschlossener Vergleiche gegründet wurde, arbeiteten für:

Messerschmitt	1269	Bendorf	184
Junkers-Werke	1200	Optima	171
Heinkel-Werke	1175	Vereinigte Deutsche Metallwerke	165
Hermann-Göring-Werke	1060	Neustadt/Gloewe	155
Moll & Holzmann	1000	Hanseatische Rundfunkgesellschaft	150
Rhenania-Ossag	900	Bayerische Motoren-Werke	149
Brabag	900	Held & Franke	129
Organisation Todt	900	Continental Gummi	125
Leonard Moll	840	Möller, Hamburg-Tiefstack	113
Rheinmetall-Borsig	800	Thompson & Co.	113
Munitionsfabrik, Salzwedel	748	Bochumer Verein	107
Polte, Magdeburg, Duderstadt	744	Polensky & Zöllner	104
Ph. Holzmann	620	Machold, Freudenthal	97
Westfälische Metallindustrie	610	Daimler-Benz	93
Beskiden	605	Huta, Hannover	89
Arguswerke	407	Lieberstadt, Bremen	81
Wayss & Freytag	329	Shell, Floridsdorf b. Wien	81
Württ. Metallwarenfabrik	326	Horst & Juessen, Sinzig	77
Werner & Sager	323	Dyckerhoff & Widmann	76
Büssing	299	Heil, Bad Kissingen	61
Grün & Bilfinger	282	Geißlingen, Munition	60
Fallersleben, Munition	251	Hanomag, Hannover	53
Hanseatische Kettenwerke	231	Benzin AG, Gelsenkirchen	42
Lorenz-Radio	225	Osram, Berlin	35
Auto-Union	222	Volkswagenwerk	21
Michelwerke	202		

„Damit steht fest, daß dem Kläger ein Schmerzensgeldanspruch zusteht." Die Höhe müsse nunmehr in erneuter Verhandlung nach „Zahl und Umfang der körperlichen Mißhandlungen" vom Stuttgarter Landgericht festgestellt werden.

Die Zuffenhausener Heinkels erklärten zwar, „daß das Urteil — in rechtlicher Hinsicht — nicht überzeugt" (Heinkel-Syndikus Dr. Bauder), und haben Revision eingelegt. Für den Fall aber, daß sie vor dem Bundesgerichtshof wiederum unterliegen, haben sie juristische wie ökonomische Vorsorge getroffen:

Die Heinkel AG will dann versuchen, beim Bund als Rechtsnachfolger des Deutschen Reiches Regreß zu nehmen, und hält außerdem, ausweislich der Bilanz für 1962, „Sonstige Rückstellungen" bereit. Sie könnten zur Begleichung von Schmerzensgeldansprüchen verwendet werden.

Denn die Flugzeugbauer sind sich, nach den Worten ihres Syndikus, darüber klar, „daß nun, nach diesem Musterprozeß, sehr viele andere Prozesse auf uns und andere Firmen zukommen können".

GEMEINDEN

MÜNCHEN

Tapfer mitmarschiert

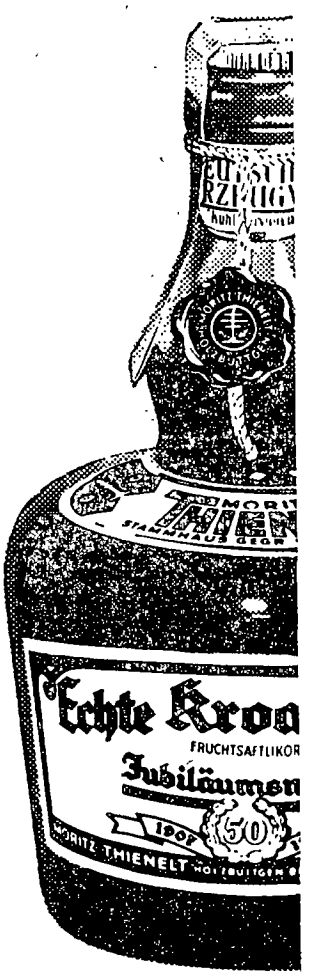
Hitlers Wunsch wird Wirklichkeit: Aus München soll die weiß-blaue Trambahn verschwinden.

Den Wahl-Münchner Adolf Hitler hatte gestört, daß die Oberleitungen über den Straßen seiner Hauptstadt

Simplicissimus

„Die Ausrüstung und alles — würde mich nicht wundern, wenn er der ist, der unsere U-Bahn baut"

Was steckt dahinter?



Sie können ECHTE KROATZBEERE ganz nüchtern und sachlich analysieren. Versuchen Sie aber einmal, diese Ingredienzen selbst zu mischen. Alles mögliche wird dabei herauskommen, nur nicht ECHTE KROATZBEERE.

ECHTE KROATZBEERE kann eben nur im Hause Thienelt hergestellt werden. Aus dem gesunden, herzhaften Saft sonnengereifter Waldbrombeeren wird dort schon seit über einem halben Jahrhundert ECHTE KROATZBEERE bereitet. Und auch heute und morgen, immer nach dem gleichen überlieferten Familienrezept.

Kein Wunder, daß ECHTE KROATZBEERE überall als besondere Spezialität geschätzt wird, als Symbol des guten Geschmacks. Haben Sie noch ECHTE KROATZBEERE im Hause?

Echte Kroatzbeere
Echter Genuß

CIGARREN VON FORMAT
★ ★ ★ ★

Auch immer mehr junge Männer rauchen GILDEMANN. Denn sie ist leicht und mild. Und den Rauch muß man nicht inhalieren, um das volle Aroma zu genießen.

GILDEMANN

der Bewegung „das Stadtbild verschandeln". Die roten Stadtväter hat jetzt das Chaos auf den Straßen genötigt, den Führer-Willen zu vollziehen.

In diesem Frühjahr beschlossen sie, die Straßenbahnen durch eine U-Bahn zu ersetzen. Erster Bauabschnitt: eine elf Kilometer lange Strecke von Nord nach Süd. Sie soll 1975 fertig sein und München — nach Berlin und Hamburg — zur dritten deutschen Metro-Metropole machen.

Die Stadtväter haben ihren Entschluß nicht übers Knie gebrochen. Zehn Jahre lang disputierten sie die Frage, wie die zunehmende Verstopfung der bayrischen Landeshauptstadt durch den Verkehr zu kurieren sei. Sie faßten zahlreiche „endgültige Beschlüsse" und verwarfen sie ebensooft wieder.

Stadtrat Ludwig Schmid: „Seit 1955 fassen wir immer wieder einstimmige Beschlüsse über die unverzügliche Schaffung eines Massenverkehrsmittels."

Münchens Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel (SPD) deutet den kommunalen Zickzackkurs als technische Aufgeschlossenheit: Die Stadt habe „stets auf dem neuesten Stand der Verkehrstechnik" bleiben wollen. Da sich aber „die Beurteilungskriterien der Experten dauernd geändert" hätten, sei man „den ganzen Weg tapfer mitmarschiert".

Zwar hatten die Experten schon beim Beginn des Wiederaufbaus der Isar-Metropole zum U-Bahn-Bau geraten. Doch den Münchnern erschien ein so neumodischer Firlefanz unnütz und teuer.

Erst 1955, als die in den Nationalfarben gestrichene Straßenbahn — Münchens meistbenutztes Massenverkehrsmittel — im Gewühl der Mopeds und Kleinwagen festsaß, beschloß das Stadtparlament, die Tram in den Untergrund zu schicken und „unter das Pflaster abtauchen zu lassen".

Diese Unterpflaster-Straßenbahn, kurz U-Strab genannt, sollte lediglich die City unterqueren. Das Projekt hätte weniger gekostet als eine U-Bahn, für die man einen neuen Wagenpark hätte anschaffen müssen.

In den folgenden Jahren fertigten ein rundes Dutzend Gutachter, Planer und Institute Expertisen an und kamen endlich zu dem Schluß, die U-Strab sei kostspieliger Unsinn. Der Stadtrat fand das schließlich auch: Er tat sein „kleinkariertes Projekt" („Süddeutsche Zeitung") im Juli 1963 zu den Akten. In einer neuen „endgültigen Entscheidung" billigte das Plenum nun den Bau einer „vorläufigen U-Straßenbahn", auch „Tiefbahn" genannt: Tunnel und Bahnhöfe sollten groß genug sein, um später einmal die Unterpflaster-Straßenbahn ohne umfängliche Umbauten durch eine richtige U-Bahn zu ersetzen.

Doch schon ein halbes Jahr später sah OB Vogel unter dem Beifall aller Rathaus-Fraktionen im Tiefbahn-Projekt nur noch „eine halbe Sache". Vogel: „Jetzt machen wir Nägel mit Köpfen."

Der Stadtrat rang sich — wiederum endgültig — zum bislang neuesten Plan durch: zur U-Bahn.

Die Kosten für den ersten Elf-Kilometer-Abschnitt sind mit 600 Millionen Mark zwar enorm; und vorderhand weiß niemand in München, wie die notwendigen Mittel beigebracht werden sollen. Andererseits aber hat das Projekt den Vorteil, daß die Aufwendungen für den feierlichen Akt des ersten Spatenstichs gespart werden können.

Denn den ließ einstens schon Trambahngegner Hitler tun: Ein 600 Meter langes Tunnelstück ist 1938 bis 1941 bereits fertiggestellt worden.

Nach dem Krieg hatte ein Champignon-Züchter in des Führers hinterlassener Röhre zeitweise eine Schwammerlkultur betrieben. Sonst hatte sich niemand dafür interessiert.

Als die Stadtväter dann das halbvergessene Bauwerk im letzten Herbst besichtigten, zeigten sie sich von dem soliden Gemäuer derart beeindruckt, daß es Oberbürgermeister Vogel leicht fiel, seine Mannschaft für die Verlänge-

Münchens OB **Vogel**
Hitlers Wunsch wird Wirklichkeit

rung des guterhaltenen Hitler-Baus um 10,4 Kilometer zu entflammen.

Der bewegliche Stadtvater drängt seither zur Eile: Die ersten Gleise sollen verlegt sein, wenn im nächsten Jahr Bayerns Hauptstadt Schauplatz der „Ersten Weltverkehrsausstellung" sein wird. Und die ersten U-Bahn-Kilometer können im Jahr darauf von der Tatkraft des jungen Oberbürgermeisters zeugen: Im Frühjahr 1966 stellt sich Vogel seinen Münchnern zur Wiederwahl.

JUSTIZ

VERKEHRS-STRAFRECHT

Genuß ohne Reue

Der Westberliner Fleischer Paul Stolz*, 39, hatte am 14. März versucht, plötzlich auftretende Magenschmerzen mit Weinbrand zu kurieren. Sein Chef mußte ihn für den Rest des Tages beurlauben.

Stolz setzte sich in sein Auto. Fehlerlos legte er die zehn Kilometer lange, ampelreiche Strecke vom Arbeitsplatz in Moabit bis zur Haustür in Neukölln zurück. Dort parkte er, schloß den Wagen ab und ging in seine Wohnung.

Kaum hatte er sich auf die Couch gelegt, erschien ein Polizeibeamter, der

* Der richtige Name ist von der Redaktion durch ein Pseudonym ersetzt worden.