

# Kies bringt Glück



Das Kieswerk Glück versorgt seit rund 90 Jahren die Region München mit dem wichtigen Baustoff. Ein Blick auf das Unternehmen – und seine Laster



**Ob Wirtschaftskrisen oder vom Markt verschwundene Lkw-Marken – bei Glück Kies aus Gräfeling lernte man rasch, flexibel zu sein. Aus einer Kiesgrube entstand so über die Jahre ein Unternehmen mit vielen unterschiedlichen Geschäftsfeldern.**

**B**ernhard Glück, auf die Welt gekommen am 22. Januar 1904 in Innsbruck, bewies schon in jungen Jahren musikalisches Talent. Nach einer Ausbildung als Cellist und Posaunist war er ganz der Musik verschrieben und verdiente viele Jahre als Musiker sein Brot. Dann gelangte er zufällig in den Besitz einer Kiesgrube und gründete 1936 ein Kieswerk am Ortsrand von Gräfeling bei München. Bernhard Glück war sehr umtriebig und engagiert, und so entstand praktisch aus dem Nichts sein

Lebenswerk. Es begann bescheiden – mit einfachen Geräten wie Pickel, Schaufel und Wurfgitter. Unter seiner Leitung wurde daraus im Laufe der Jahre eines der leistungsfähigsten Kieswerke in Bayern, das über viele Jahrzehnte bis in die heutige Zeit Bestand haben sollte. Die Wirren und Beschwerlichkeiten des Krieges ließen sich überwinden, und bereits 1945 beginnen die ersten Tätigkeiten.

Bernhard Glück brachte das junge Unternehmen auf Erfolgskurs. So entstehen bald nach Aufnahme der Arbeiten im Kieswerk ein Betriebs- und ein Wohngebäude, erste Lastwagen kommen hinzu. Im Jahr 1958 folgt der Bau von Silos und einer Halle für die Produktion verschiedener Splitte.

## **Bernhard Glück engagierte sich in soziale Belange**

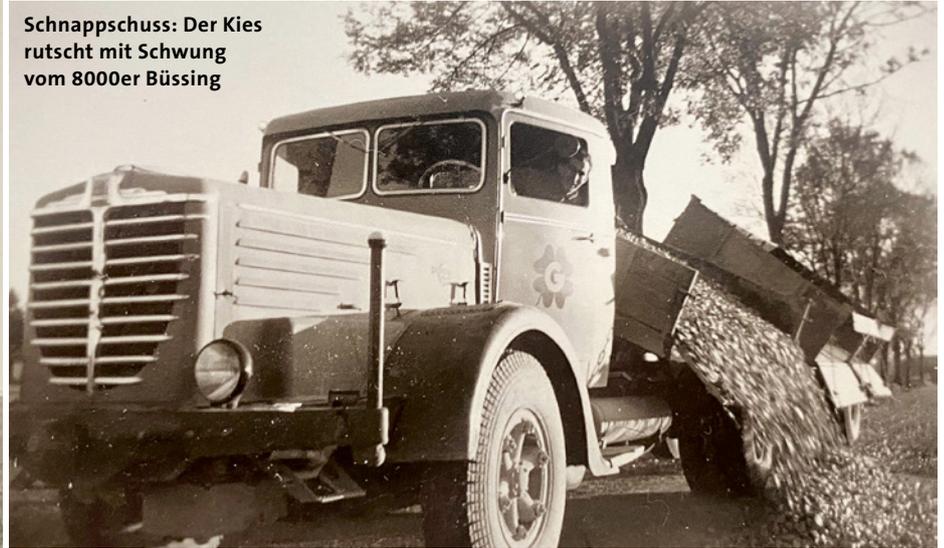
Bernhard Glück hatte aber die Zeit seiner kargen Jugendjahre nicht vergessen. Er engagierte sich mit viel Kraft in soziale Belange. Um die Wohnungsnot in den Fünfzigerjahren zu lindern, baute er Miethäuser. Bedürftige Schulkinder in Gräfeling versorgte er mit warmer Kleidung und festem Schuhwerk. Der gelegentliche „Poltergeist“

hatte also auch ein weiches Herz. So ermöglichte er durch seine Unterstützung den Bau vom Jugendhaus Petersberg, das Sühnekloster im KZ Dachau oder das katholische Jugendheim in Gräfeling. Die Sportfreunde 03 Pasing bekamen einen neuen Sportplatz gestiftet.

Kardinal Johann Neuhäusler, ein enger Freund und Wegbegleiter, sammelte für ei-



Schnappschuss: Der Kies rutscht mit Schwung vom 8000er Büssing



Zwei stolze Chauffeure machen vor ihren Büssing-Zügen Pause



Ist die Pritsche leicht nach rechts gekippt, gelangt man an das Reserverad



Vor dem Beladen wird kontrolliert, ob die Pritsche sauber ist

In schwierigem Gelände haben die Unterflurkipper Nachteile. Deshalb kommen wieder einige Comodore SK in den Fuhrpark



Bernhard Glück und seine Ehefrau Hildegard, die ihn tatkräftig in der Firma unterstützte

nen neuen Glockenturm in Dachau Spenden und Gelder. Bernhard Glücks karitative Einstellung sorgte dafür, dass der Kies kostenfrei für den Neubau aus dem Gräfelinger Werk geliefert wurde. Das Geld für das dringend benötigte Glockenwerk wurde ebenfalls von Glück gestiftet.

1960 wurde der Fuhrpark um zehn Büssing 8000 erweitert, die von seinen Fahrern im Werk Braunschweig selbst abgeholt und in Kolonnen nach Gräfelting ge-



Klare Sicht schaffen vor der Abfahrt. Der 8000er zieht den Kässbohrer-Anhänger mit den Ausgleichsnaben



Ein bisschen wie Weihnachten:  
Die neuen LU11 stehen im Büssing-  
Werk in Braunschweig zum Abholen bereit



Einer der letzten Einsätze für  
einen 8000er in München



Der modernere  
Commodore SK  
folgt auf die 8000er



Ein Commodore Hängerzug  
auf dem Weg zur Baustelle



Dieser Henschel HS 16 K Haubenkipperzug  
ist einer der ersten Kasseler im Fuhrpark



Auch im Winter ist der Henschel HS 16 TS  
bei der Arbeit zu beobachten



Ein LU11 kippt seine Ladung  
auf einer Baustelle in  
München ab



Der Bulli hat die Fahrer nach Braunschweig zum Büssing-Abholen gebracht, jetzt gelangt er huckepack zurück



Fototermin in der Kiesgrube – da muss alles perfekt an seinem Platz stehen

fahren wurden. Dort wurden die Kipper mit Zweiachs-Kipp-Anhängern von Hummel komplettiert – einer bekam einen Kässbohrer-Anhänger – die mit zwei getrennten Kippbrücken versehen und mit den typischen Ausgleichsnaben an der Zwillingbereifung der drei Achsen ausgerüstet waren.

Unterdessen konnte 1965 das neue Brecherwerk in Betrieb genommen werden. Um den ausgebaggerten Kies in Planeggen kostengünstig und umweltfreundlich zum Werk nach Gräfelting befördern zu können, ließ sich Bernhard Glück etwas Besonderes einfallen: 1967 stand nach einiger Bauzeit ein 2,5 Kilometer langes, zum Teil unterirdisch verlaufendes Förderband zur Verfügung. Später wurde es auf 3,5 Kilometer verlängert, heute misst es stolze fünf Kilometer.

In der Münchner Schotterebene wird das Material mit schweren Radladern abgebaut, auf das Förderband verladen und zur Waschanlage im Werk transportiert.

Von organischen Stoffen gereinigt und gewaschen, wird der Kies danach nach Größe gesiebt und gewogen. Auf Lastwagen verladen, gelangt das Material dann zu den Empfängern.

Auch die administrativen Aufgaben wuchsen ständig, und so wurde 1968 Wolfgang Gruber zum Geschäftsführer bestellt. Ihm stand ab 1978 Rudolf Petscharnig, der schon 1961 in die Firma eingetreten war, zur Seite. Heute sind in der Geschäftsleitung die Herren Wolfgang Liebscher und sein Sohn Thomas Liebscher sowie Markus Wahl tätig.

Inzwischen waren die etwas schwerfälligen 8000er Büssing in die Jahre gekommen. Im immer dichter werdenden Verkehr erwiesen sie sich als zu unhandlich. Die Motorisierung nahm ständig zu, immer mehr Autos parkten in den Straßen. Die langen Motorhauben erschwerten die Übersicht, der große Wendekreis in den zunehmend enger werdenden Gassen und

Baustellen verlangten den Fahrern viel schweißtreibende Rangierarbeiten ab. Auf den Großbaustellen, wie beispielsweise das Olympiazentrum in München oder das IGA-Gelände, war das noch vertretbar, aber es wurde Zeit, die „Ungetüme“ durch modernere Fahrzeuge zu ersetzen. Die Wahl fiel erneut auf Fahrzeuge aus Braunschweig: Fünfzehn neue Frontlenker Dreiseitenkipper Commodore LU11 mit 192 PS starken Unterflur Motor wurden, wie schon die Hauber zuvor, von den Glückfahrern im Werk abgeholt.

Inzwischen war die Firma Glück bei den Betonwerken in München und dem Umland, wie zum Beispiel die Betonwerke Katzenberger, Fries oder grimmplatten (siehe LAST & KRAFT 2/2017) zum Hauptlieferanten für Kies und Sand geworden. Der Betrieb wuchs kontinuierlich. 1969 errichtete man im Werk neue Stahlsilos zum Einlagern des geförderten Kies.

In den Sechzigerjahren hatte die Bundesrepublik, natürlich auch die Stadt München, einen

**Die 8000er Büssing waren in die Jahre gekommen**



Der Henschel F 201 S-2A Sattelzug wird vom Radlader beladen. Die zweite Achse der SZM ist lenkbar und angetrieben





**Großer Parkplatz: So sieht es am Wochenende in der Kiesgrube aus**

kräftigen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt, der sich noch zu Beginn der Siebzigerjahre fortsetzte. Dazu zählte natürlich auch das Entstehen des Olympiazentrums sowie der Bau von S- und U-Bahnen. Also hieß es auch bei Glück: Der Fuhrpark muss erweitert werden. Bei den Neufahrzeugen setzte man, wie sollte es anders sein, auf die Marke Büssing und erwarb fünf Kipper des Hauber-Typs Commodore SK mit stehendem 200-PS-Motor.

Mitte dieses Jahrzehnts setzte eine wirtschaftliche Rezession ein, die natürlich auch nicht spurlos an der Firma Glück vorüber ging. Trotz der wirtschaftlichen Probleme, entschloss man sich 1976 die alte Lkw-Halle abzureißen und durch eine

neue Lkw-Werkstatt zu ersetzen. Durch rechtzeitige Rationalisierungen und weit-sichtiges Management sowie den Einstieg in neue Wirtschaftsbereiche ließ sich

selbst diese schwere Zeit erfolgreich überwinden.

Man wird zudem als Dienstleister tätig und übernimmt auch den Aushub von Baugruben oder den Abriss

von Altbauten. Umweltschutz wird immer mehr zum Thema, und Glück unternimmt große Anstrengungen im Bereich der notwendigen Entsorgung und Wiederverwertung von Bauschutt und Grünabfällen.

Nach dem Abbau der Kiesvorkommen wird durch Rekultivierung

wertvoller Ackerboden gewonnen. Die Firma Glück hat auf diese Weise viele ehemalige Abbaufelder in Grün- und Ackerflächen zurückverwandelt. Die vorher vorhandenen Fichten-Monokulturen werden jetzt durch ökologisch sinnvollerer Mischwald ersetzt. Leider hatten das einige Umweltaktivisten wohl nicht mitbekommen. Im August 2021 wurde das Förderband in Brand gesteckt, circa 400 Meter des Gummibandes wurden vernichtet, es entstand ein Schaden in Millionenhöhe.

Um Forschungsarbeiten zu unterstützen, stellte man eine Werkstraße für Versuchs- und Messfahrten zur Verfügung. Die Ergebnisse flossen in die Erkenntnisse über Eigenschaften von Splitten und Brechsanden in die Beschaffenheit der Fahrbahnen der Autobahnversuchsstrecke Hofolding ein.

Neue Betätigungsfelder wurden gesucht. Zu einem weiteren Standbein wurde 1978 der Handel mit Wohnmobilen. Dieser Zweigbetrieb wurde 1980 in die Bodenseestraße in München verlegt und zur Freizeitabteilung unter dem Symbol des vierblättrigen Kleeblattes ausgebaut. Campingmobile aller Hersteller sind mittlerweile im Angebot. Diese Abteilung mit ihrer Werkstatt wird für viele Camper als eine willkommene Anlaufstelle weit über die Tore Münchens hinaus bekannt.

Auch im Fuhrpark hatte sich inzwischen einiges getan. Auf die Marke Büssing konnte man

## Weiteres Standbein wurde der Handel mit Wohnmobilen



**Zwei MAN und ein Scania lockern den Mercedes-Fuhrpark auf**



Großes Kaliber: der Cat 988 Radlader, Anfang der Neunziger



Die Domäne der Sattelzüge: Das ganze Material wird in eine Box gekippt



Der MAN 16.170 ist vor allem für kleinere Baustellen geeignet



Dieser Mercedes-Benz NG 3226 ergänzt als Fahrmischer den Fuhrpark



Die Sattelzüge sind im Kommen, hier Mercedes-Benz SK 6x4



Vorteil Gliederzug: Es können unterschiedliche Materialien gleichzeitig gefahren werden



Zu der Zeit schon selten: NG 2626 6x4 mit Holzbordwänden

Dieser SK 1722 mit Ladekran ist für den Baustellenauf- und abbau vorgesehen



Mercedes-Benz Atego und zwei NG werden nebeneinander unter dem Silo beladen



Fremdfahrzeug: Der Radlader befüllt einen MAN F 2000 EVO



Zentralachsanhänger setzen sich durch, auch bei Glück. Gezogen wird er von einem Actros 2641



Der MAN TGA mit Ladekran ist für den Baustellenservice vorgesehen



Helfer beim Bau der A 99 im April 2005: Mercedes Actros Sattelzug

nicht mehr zurückgreifen, andere Hersteller kamen nun zum Zug, zum Beispiel Henschel. Bei Kunden, die mit zwei verschiedenen Materialien beliefert werden sollten, hatte der klassische Hängerzug Vorteile. Unterschiedliche Körnungen können voneinander getrennt in die vorgesehenen Boxen gekippt werden. Werden aber große Mengen desselben Materials benötigt, bietet sich der Einsatz von Sattelzügen an.

Henschel lieferte dazu unter anderem eine Allradsattelzugmaschine vom Typ F 161, die mit einem Zweiachs-Kippauflieger bestückt wurde. Es kamen aber auch Zwei- oder Dreiachsskipper in den Fuhrpark. Einer der letzten Henschel war ein Dreiachsskipper F 223 mit dem Zehnzylinder-320-PS-Mercedes-Motor und dem neuen Gittergesicht dazu. Leider ereilte

**Die Kontaktadresse**

Name

Straße

Ort

Web



Obwohl man eigentlich immer eine Marke an Lkw kaufte, mischte sich dieser Scania darunter



Zum Fototermin 2005 vor der Bavaria auf der Theresienwiese in München – ein neu gekaufter Mercedes-Benz Actros MP 2

die Marke aus Kassel ein ähnliches Schicksal wie Büssing. Bei Glück griff man fortan auf Laster aus dem Hause Mercedes-Benz zurück, bestückt mit Anhängern vom Hersteller Reisch. Später kamen eine SK-Sattelzugmaschine vom Typ 2635 6x6 und ein SK 2429 hinzu.

Nachdem man im Jahr 1986 das fünfzigjährige Jubiläum feiern konnte, tätigte man in den folgenden Jahren wieder einige Investitionen:

1987 übernahm Glück das Kieswerk Hohenfurch,

in das Jahr 1989 fiel die Erneuerung der Mischkiesanlage, 1990 wurde das Kieswerk Xaver Riebel aus München-Allach und 1992 die Fertig-Estrich Bayern gekauft. So ging es weiter, Glück erneuerte, baute aus und modernisierte.

2002 zog die Freizeit-Betriebsabteilung nach Sulzemoos um und fungierte nun unter dem Namen „Der Freistaat – Caravanning and more“. Und die zwischenzeitlich entstandene Fiat-Transporter-Abteilung, eine Sparte, die ebenfalls auf der Suche nach neuen Standbeinen entstanden war, siedelte 2005 von der Bussardstraße in die Spitzackerstraße in München um.

2006 erfolgte nochmals eine Betriebserweiterung durch die Übernahme des Quetschwerks Mühlhäuser & Sohn. Weitere Investitionen erforderten dann 2012 das Sanieren der Betriebszufahrt und das Erneuern einiger Stahlsilos.

Auch in den Fuhrpark musste investiert werden. Bei der Beschaffung neuer Lkw war man flexibler geworden – Fahrzeuge der Münchner Lkw-Schmiede MAN sah man nun ebenso im Fuhrpark, von Mercedes orderte man die neuen Actros-Kipper.

Als man im Jahr 2006 das siebzigjährige Bestehen feierte, stellte Glück etwa 300 sichere Arbeitsplätze zur Verfügung. Um auch in der Zukunft über gut qualifizierte Mitarbeiter verfügen zu können, setzt man bei Glück darauf, jedes Jahr wieder junge Leute auszubilden.

Schon Bernhard Glück wusste, dass der Erfolg der Firma ohne zuverlässige Mitarbeiter nicht möglich gewesen wäre. Gute Arbeitsbedingungen und faire Löhne sind die Voraussetzung für qualitativ hochwertige Arbeit und sorgen für langjährige Betriebszugehörigkeiten. Bis zu seinem Tode am 10. Mai 1978 wurde Bernhard Glück dabei von seiner Ehefrau Hildegard tatkräftig unterstützt. Bis ins hohe Alter galt ihr Schaffen als Seniorchefin und Gesellschafterin dem Unternehmen. Diese Philosophie setzen die heutigen Verantwortlichen bei Glück fort – ganz im Sinne des Firmengründers.

**Text: Jürgen Stührenberg  
Fotos: Glück**



Mercedes-Benz Actros MP 3 mit Halbpfe-Auflieger im Jahr 2011



Mercedes-Benz Actros 1843 auf dem Glück-Firmengelände



Zwei Actros-Dreiaxskipper halten Winterruhe ein