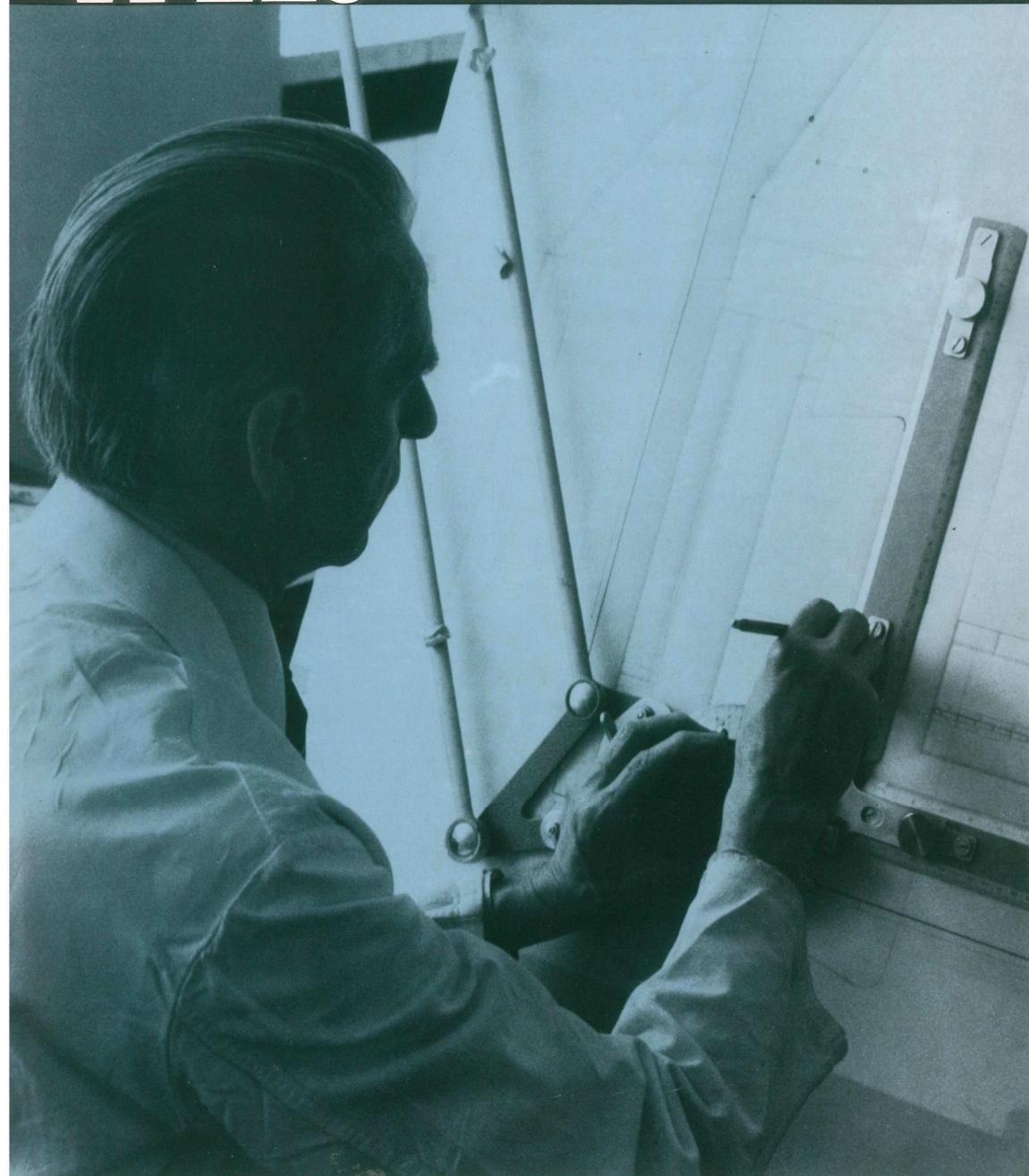


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

193 / 1985





Herausgeber:
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft
München/Berlin
Moosacher Straße 80, 8000 München 40

Schriftleitung:
Renate Stapf
Moosacher Straße 80, 8000 München 40
Telefon: 0 89 / 35 40 01

Titelfoto:
H. A. Müller, München 81

Druck:
S. Hills & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 0 87 31 / 23 07

Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

193 JUNI 1985

Inhalt/Seite	
Seit 25 Jahren: Knorr auf der Hannover-Messe	3
Zum Geschäftsführer der Knorr-Bremse GmbH bestellt: Dipl. rer. pol. Bruno Gückel	4
Gesellschafterversammlung der Knorr-Bremse KG	4
Abschied von MWM	5
Der Lufttrockner von Knorr	6
Ölbremse: Die Geschichte des Motorenbaus	6
Tagung der Betriebsratsvorsitzenden	8
Techntennissaison 1984/85	
3 Jahre Erfolg – und kein Ende?	10
Inserere Jubilare	11
3undsgartenschau Berlin '85 Die Natur ist ihr eigener Gärtner	12

Im allgemeinen ist der Beruf eine Art von Anzug, den man sich aus ganz unterschiedlichen Gründen – der simpelste von ihnen ist der, Geld zu verdienen – überzieht und der einem dann mehr oder weniger paßt. Für viele Menschen ist es kein maßgeschneiderter Anzug. Sie müssen ihn nehmen, wie er von der Stange kommt. Aber manchen sitzt er wie eine zweite Haut, wie angezogen, die sie kaum noch abstreifen können und wohl auch nicht wollen. . .

Zu ihnen gehören – und ich bin mir bewußt, daß sich hier vereinfache – unter anderem Schiffskapitäne und Wirtschaftskapitäne. Im Handlichen Wörterbuch der deutschen Alltagssprache von Heinz Küpper findet man außerdem noch den Begriff „Wirtschaftswunderkapitän“ für einen durch die günstige wirtschaftliche Allgemeinlage wohlhabend gewordenen Industriellen. Doch den können wir hier vergessen. Bei uns geht's um den einfachen Wirtschaftskapitän. Vermutlich entsprang diese Wortschöpfung der Tatsache, daß der Mann an der Spitze eines Unternehmens in sehr vielen Dingen dem Mann auf der Kommandobrücke eines großen Schiffes ähnelt – ob Passagierdampfer, Öltanker oder Handelsschiff, spielt dabei keine Rolle. Denn der Kapitän hat auf seinem Posten das absolute Sagen, er hat die Kommandogewalt; sein Wort ist fast Gesetz, und die Disziplin auf seinem Schiff ist eine strenge, nahezu militärische. Das muß wohl so sein, denn ein Schiff ist ein kleines, schwimmendes Reich ganz für sich, eine mit Menschen bevölkerte Insel inmitten der Wasserwüste, ausgeliefert den Naturgewalten wie Orkanen, Eisbergen, Riffen, Strömungen, Sandbänken und ähnlichem. Deshalb ist der Kapitän auch so etwas wie ein absoluter Herrscher, in guten wie in schlechten Lagen. Er trägt für das Schiff, seine Besatzung und Ladung die alleinige Verantwortung, und die kann ihm kein Offizier abnehmen – es sei denn, er verzichtet krankheitshalber auf sein Kommando. Übrigens ist es in der christlichen Seefahrt durchaus üblich, daß beim Schiffbruch der Kapitän als letzter von Bord geht. In der Handelsseefahrt der frühen Zeiten und vor allem bei der Kriegsmarine blieb er sogar auf dem sinkenden Schiff zurück. . . Dieses Verhalten hat mit solch altmodischen Begriffen wie Pflichtbewußtsein, Verantwortung, Anstand und Ehre zu tun.

Doch nun zurück zum Industriekapitän, zum Leiter eines Unternehmens. Auch er steht auf einer Kommandobrücke bei der Fahrt über das trügerische Meer der Wirtschaft, in dem Wellenberge sich mit Wellentälern abwechseln. Er trägt die Verantwortung für zumeist mehr Menschen, als selbst auf einem großen Posten jemals zusammenkommen – zwar nicht für deren Tod und Leben, aber doch für Glück und Existenz seiner Mannschaft und deren Familien. Das ist ohne Zweifel eine schwere Verantwortung, die drückt und die die meisten Menschen auch für viel Geld nicht tragen möchten. Man kann sie eben abends nicht ausziehen und wie einen Anzug im Kleiderschrank aufbewahren. Sie bleibt einem wie eine zweite Haut.

Wer an der Spitze eines Unternehmens steht – und dies besonders in schwierigen Zeiten –, der muß als Voraussetzung über eine sehr robuste Natur verfügen, denn selbstverständlich hat der Arbeitstag 24 Stunden, das heißt, man muß fleißiger als andere sein. Ein Charmeur als oberster Chef, in blendend weißer Kapitänsuniform, aber ohne dessen Können, vermag sich nur in Schönwetterperioden und mit Hilfe erfahrener Offiziere vorübergehend zu halten. – Vor allem aber muß der Mann an der Spitze ein Kämpfer sein, der mit beiden Beinen fest auf den schwankenden Planken steht, der Schläge empfangen und notfalls austeilen kann und sich dabei immer aufrecht hält und den anderen ein Vorbild an Standhaftigkeit bietet. Ein Vorbild auch darin, daß er nicht wie gebannt auf Vergangenes starrt, sondern daß er die Augen fest auf ein Ziel richtet, das er klarer als andere sieht und dann vorangeht, geradeaus und vorwärts und ohne bedauernden Blick zurück.

Seit 25 Jahren KNORR auf der Hannover-Messe

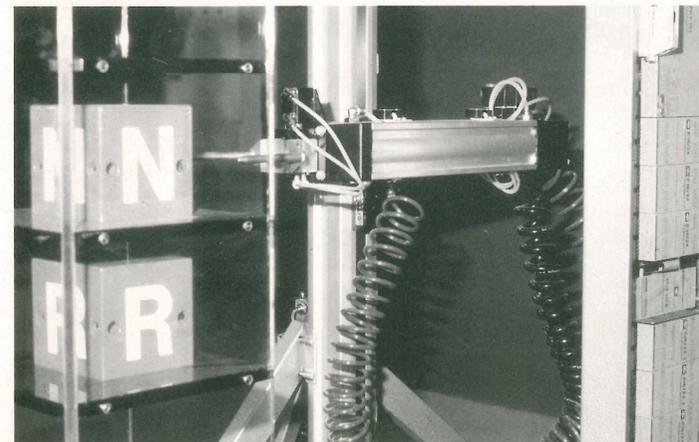


In Hannover präsentierte sich die Knorr-Bremse mit einem völlig neuen Messestand, der gleichzeitig ihren Kunden ein neu überarbeitetes Programmkonzept vermitteln sollte.

Obwohl dieser Stand die gleiche Quadratmeterfläche wie in all den anderen Jahren zuvor aufwies, bot er diesmal, bedingt durch eine bessere Raumaufteilung, durch Einbeziehung der Höhe, durch gelungene Farbkombinationen und nicht zuletzt aufgrund der vorgestellten Exponate den Kunden und Interessenten einen noch wirkungsvolleren Überblick über unsere Programmpalette. Besucher und Konkurrenten



Jedes Teil an seinem Platz!
Der Koloz im Modell, der hier in Verbindung mit einer speicherprogrammierten Steuerung Ware (in diesem Fall Buchstabenwürfel) in der richtigen Reihenfolge sortiert



bestätigten immer wieder die gelungene Kombination dieses Standes im Hinblick auf technische Aussagekraft und werbliche Darstellung.

Das neu überarbeitete Programmkonzept wurde unter dem Motto „Knorr-Zylinder und Knorr-Ventile für alle Fälle“ vorgestellt. Neben den sechs ausgestellten Zylinderreihen und Varianten

1. Minizylinder 8–25 ϕ
 2. Spanndrehzylinder 20–40 ϕ
 3. Kompaktzylinder 32–100 ϕ
 4. DU-Zylinder 30–200 ϕ
 5. ISO/DIN-Zylinder 32–200 ϕ
 6. Kolbenstangenloser Zylinder 25–40 ϕ
- stand der kolbenstangenlose Zylinder (Koloz) in Funktion und Anwendung im Mittelpunkt. In einem wirkungsvollen Anwendungsmodell konnte aufgezeichnet werden, wie durch Kombination mit Elektronik und pneumatischem Linearantrieb auch exakte Positionen angefahren und gehalten werden können. Damit lassen sich neue Anwendungsgebiete besonders bei einfachen Handlungsvorgängen für die Pneumatik erschließen.

Die Verbindung elektronischer Regelsysteme mit pneumatischen Leistungsgeräten stellen überhaupt neue und verbesserte Möglichkeiten für die Pneumatik dar, um die bisherigen Lücken dieser Technologie zu schließen. Das trifft auch auf unsere Anwendung des Elektropneumatischen Umwandlers, bisher Analogwandler genannt, zu.

Der Koloz interessiert die Fachwelt

Eine Erläuterung der Funktionsweise des Koloz soll das Arbeitsprinzip vorstellen. Der Koloz arbeitet wie ein normaler Zylinder, jedoch, wie er Name sagt, ohne Kolbenstange. Als Übertragungselement dient ein Schlitten oder ein Spannschoß, die sich parallel zur Kolbenbewegung, aber spiegelverkehrt bewegen. Der Schlitten oder das Spannschoß sind mit dem Kolben über Stahlbänder verbunden, wodurch die parallele, aber spiegelversetzte Bewegung zwangsläufig auftritt. Der Raumbedarf dieser Zylinder ist damit wesentlich günstiger als bei konventionellen pneumatischen Antrieben.

Darüber hinaus kann der Schlitten mit stabilen Führungselementen und mit zusätzlichen Bremsbacken ausgerüstet werden. Damit wird dieser Zylinder zu einem richtigen Linearantrieb, d. h. zu einem Maschinenelement, das industriell eingesetzt werden kann. Der Anwendungsbereich dieser Zylinderreihe reicht von einfachen Linearbewegungen bis zu komplexen räumlichen Bewegungen, wobei in einem solchen Fall dann diese Zylinder wie ein Koordinatenkreuz zusammengebaut und noch zusätzlich mit Kurzhubeinheiten oder Griffen ausgerüstet werden können. Damit lassen sich dann einfache und preiswerte Handlungssysteme aufbauen, die Teile zuführen und abnehmen können.

Der Kundenkreis ist breit gefächert

Anwendungsgebiete dafür lassen sich in allen Bereichen der Industrie finden; ob im Tür-



den DSI-Markt allgemein und über unsere Marktchancen berichten. Auch Herr Vielmetter ließ es sich nicht nehmen, unserem Messestand einen Besuch abzustatten. Er begrüßte alle Standteilnehmer und ließ sich über das Programm ebenfalls eingehend unterrichten.

Von den mehr als 450 wichtigen Interessenten, die wir auf unserem Messestand registriert haben, waren neben vielen alten und bewährten Kunden die meisten bereits als neue potentielle Abnehmer anzusehen, die sich besonders für elektro-pneumatische Systeme interessierten, und hier besonders wieder für die Positioniermöglichkeiten unserer kolbenstangenlosen Zylinder. Dieser Interessentengruppe gilt jetzt unsere besondere Aufmerksamkeit, denn aus ihr gehen die neuen, bedeutenden Kunden der Knorr-Bremse von morgen hervor.

Somit steht uns allen eine weitere, hochinteressante Aufgabe bevor. Mit der richtigen sachlichen und konsequenten Einstellung zu unserer Tätigkeit werden sich auch zwangsläufig weitere Erfolge für uns ergeben.

K. Wydra, München

schließsektor oder bei Sondermaschinen, in der Elektrotechnik oder der chem. Industrie, im Bereich der Hightechnologie oder dem der einfachen Bewegungsübertragungen. Die Marktchancen dieser neuen Zylinder betrachten wir als sehr gut, da bereits 1985 in der BRD ein Markt von ca. 25 Mio. DM vorhanden war und überproportional wächst. KB konnte erst mit Beginn 1985 die Zylindergröße ϕ 40 aus dieser neuen Reihe liefern. Trotzdem bestellen bereits

eine Reihe alter und auch neuer Kunden diesen Zylinder. Die nächsten Größen ϕ 25 und evtl. ϕ 63 sind in Vorbereitung.

Der repräsentative neue Stand lockte neben unseren alten Kunden auch eine Vielzahl neuer Interessenten an.

Von unserer Geschäftsführung besuchten die Herren Thiele und Gückel unseren Messestand und ließen sich von unserer Standbesetzung ausführlich über unsere ausgestellten Produkte,



In der Gesellschafterversammlung am 27.2.1985 wurde

Dipl. rer. pol. Bruno Gückel

mit Wirkung vom 1. 4. 1985

zum Geschäftsführer der Knorr-Bremse GmbH bestellt.

Herr Gückel, 1928 geboren, beendete 1952 sein Volkswirtschaftsstudium an der Universität Heidelberg. Nach selbständiger, unternehmerischer Tätigkeit von 1955 bis 1969 in Stuttgart war er bis 1972 bei der Deutschen Treuhand Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig. Danach ließ er sich als Steuerberater und Unternehmensberater in Frankfurt/Main nieder.

Bei der Knorr-Bremse GmbH wird Herr Gückel das Ressort *Finanzen und Rechnungswesen* übernehmen. Darüber hinaus ist er auch für das Finanzwesen der Knorr-Bremse KG als deren Generalbevollmächtigter zuständig.

DIE GESELLSCHAFTERVERSAMMLUNG DER KNORR-BREMSE KG

hat am 4. 4. 1985 dem Entschluß des persönlich haftenden Gesellschafters, Herrn *Dr. Jens von Bandemer*, in die Rechtsstellung eines Kommanditisten überzuwechseln, zugestimmt. Gleichzeitig ist Herr *Heinz Hermann Thiele* in die Gesellschaft als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten. Kommanditisten sind nunmehr die Herren *Dr. von Bandemer* und *Klaus Waldschmidt*; Herr *Vielmetter* ist mit dem 1. 4. 1985 aus der Gesellschaft ausgeschieden.

Die Gesellschafterversammlung berief ferner Herrn *Dr. Hans-Peter Binder*, Deutsche Bank München, und Herrn *Rolf Breuning*, Tettnang, in den Aufsichtsrat der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat übertrug in seiner konstituierenden Sitzung in Anschluß an die Gesellschafterversammlung Herrn *Dr. Binder* den Vorsitz.

Herr *Bruno Gückel* ist mit Wirkung vom 1. 4. 1985 zum Generalbevollmächtigten der Gesellschaft bestellt worden.

Abschied von MWM

Die Tagespresse meldete es bereits: Die Motoren-Werke Mannheim AG (MWM) scheiden aus dem Firmenverband der Knorr-Gruppe aus und werden mehrheitlich von Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD) Köln übernommen. Die beiden ältesten Motorenhersteller der Welt arbeiten damit gemeinsam und nicht mehr als Konkurrenten auf dem Markt für Mittel- und Großmotoren. Die brasilianische Tochter Dimotor/São Paulo verbleibt bei der Knorr-Bremse. Durch die Zusammenarbeit sollen Marktstel-

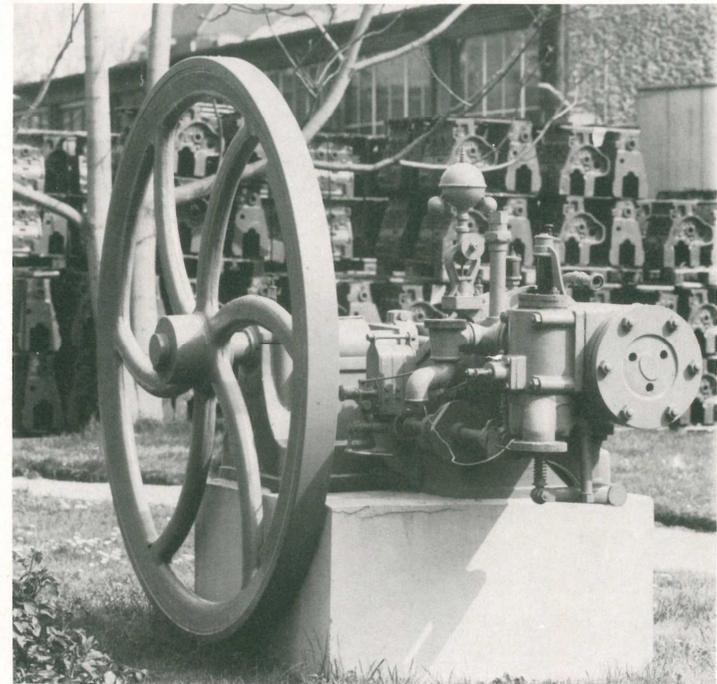
Deutz-Fahr, mit diesen Motoren ausrüsten.

Die Knorr-Bremse KG, die sich künftig verstärkt auf den Sektor Bremstechnik konzentriert und diesen unternehmerisch weiter ausbauen wird, wünscht dem Mannheimer Werk, dem sie als Aktionär weiterhin verbunden bleibt, für die Zukunft alles Glück, das ein Unternehmen braucht, um auf dem Markt erfolgreich tätig sein zu können.

Für viele von uns wird es ein Abschied in Wehmut. Zu eng waren die menschlichen

und Konstrukteure, Sicherheitsbeauftragte und Planungsexperten. Es tagten Betriebsräte und es besuchten sich Auszubildende. Betriebssportgruppen traten gegeneinander zum Wettkampf an, und selbst die Kinder schlossen Freundschaft mit ihren Mannheimer Spielgefährten bei ihren gemeinsamen Ferien in St. Blasien ...

Alle Leser unserer Werkzeitschrift konnten darüber hinaus MWM durch die vielen Berichte über das Werk und seine Erzeugnisse kennen-



Auf dem MWM-Werkhof, vor der Kulisse moderner Kleindiesel-Motorengehäuse: Ein stationärer Einzylinder-Gasmotor, 8 PS bei 180 U/min, Baujahr 1901

lung beider Unternehmen im Bereich der Dieselmotoren gestärkt und sich ergebende Rationalisierungsmöglichkeiten ausgenutzt werden.

Es ist sichergestellt, daß die Selbständigkeit der MWM als Hersteller und Lieferant wassergekühlter Dieselmotoren in Übereinstimmung mit der bisherigen unternehmenspolitischen Zielsetzung uneingeschränkt erhalten bleibt. KHD wird weiterhin schnellaufende, luftgekühlte Deutz-Dieselmotoren herstellen und vertreiben und die Produkte ihres Bereiches Landtechnik,

Beziehungen der Schwesterfirmen innerhalb der Knorr-Gruppe mit den Mannheimern, deren Werk 60 Jahre lang eine beinahe 100%ige Knorr-Tochter war; zu oft trafen sich Berliner, Münchner und Volmarsteiner mit ihren Mannheimer Kollegen. Ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch auf fast allen Ebenen gehörte wie selbstverständlich zum Arbeitsalltag. Geschäftsführer besprachen sich, und die Vorzimmerdamen telefonierten miteinander. Es berieten sich Techniker und Kaufleute, Personalchefs

lernen. Diese lebendigen Berichte werden uns fehlen, denn sie brachten manchen Farbtupfer in den grauen Arbeitsalltag. Wir danken hier auch allen, die jemals für uns zu Telefon oder Feder gegriffen oder die uns auf andere Weise mit Nachrichten aus dem Werk versorgt haben. Ihnen und unseren treuen Lesern sowie deren Angehörigen wünschen wir alles Gute und den MWM eine arbeitsreiche Zukunft. – Möge der blau-weiße Wimpel mit den charakteristischen drei Buchstaben noch lange im Winde wehen...

Das Übel bei der Wurzel packen!

Der Lufttrockner von Knorr

Mehr als 60 Jahre alt ist die Druckluftbremse des Kraftfahrzeuges jetzt. Und noch nicht trocken! Diesen Vorwurf mußte die Druckluftbremse sich bisher gefallen lassen.

Nun liegt das wohl zunächst daran, daß auch die Luft, die uns umgibt, mehr oder weniger feucht ist. Brillenträger machen die Erfahrung immer wieder in der kalten Jahreszeit, wenn sie einen geheizten Raum betreten. Sehr ähnlich verhält es sich mit der Druckluft in der Bremsanlage. Der Kompressor saugt Umgebungsluft an. Bei der Kompression wird diese erwärmt. Kühlt die Druckluft in der Bremsanlage ab, wird Feuchtigkeit als Wasser ausgeschieden. Das können täglich mehrere Liter Wasser sein, die sich in den Behältern und Ventilen einer Bremsanlage niederschlagen. Feuchtigkeit verursacht Korrosion. In küstennahen Gegenden mit salzhaltiger Luft ist es notwendig, beinahe jedes Jahr Teile der Bremsanlage wegen innerer Korrosion zu erneuern. Und im Winter kann die Feuchtigkeit durch Eisbildung Funktionsstörungen verursachen.

Der Laie wird sich fragen: Wie konnte die Druckluftbremse trotzdem über 60 Jahre alt werden? Nun, man hat sich beholfen. Ein großer Teil der Feuchtigkeit wurde mit Entwässerungsventilen aus den Vorratsbehältern ausgeschieden. Und gegen das Einfrieren wurde Frostschutzmittel in die Bremsanlage gegeben.

Mit dem neuen Lufttrockner packen wir das Übel an der Wurzel. In dem Lufttrockner wird die Druckluft nach der Kompression durch ein



Lufttrockner, Baureihe LA 6

hochporöses Trockenmittel geleitet. Dieses Trockenmittel – wissenschaftlich auch Molekularsieb genannt – entzieht der Druckluft die Feuchtigkeit in hohem Maße. Die relative Feuchtigkeit liegt unter 35%. Die so getrocknete Druckluft scheidet in der Bremsanlage kein Wasser mehr aus.

Damit nun das Trockenmittel mit der Zeit nicht zu naß wird, wird es periodisch regeneriert. Für die Regeneration des Trockenmittels werden regelmäßig etwa 20% der getrockneten Luft in umgekehrter Richtung durch das Trockenmittel geleitet. Vorher wird diese Luft auf atmosphärischen Druck entspannt, wodurch diese extrem trocken wird und dadurch in der Lage ist, dem Trockenmittel die angesammelte Feuchtigkeit zu entziehen. Die dafür erforderlichen Steuereinrichtungen befinden sich im Unterteil des Lufttrockners. Das Oberteil ist die Trockenmittelpatrone. Sie ist ähnlich den Ölfiltern bei Verbrennungsmotoren als Wegwerfteil ausgebildet und muß etwa einmal im Jahr erneuert werden.

Die Bedeutung dieses neuen Lufttrockners als Beitrag zur Erhöhung der Betriebssicherheit des Kraftfahrzeuges wurde von den Fahrzeughaltern und Fahrzeugherstellern bereits erkannt. Viele Fahrzeughalter, besonders städtische Verkehrsbetriebe, haben ihre Fahrzeuge mit Lufttrocknern nachgerüstet. Bei den Fahrzeugherstellern wird der Lufttrockner ab diesem Jahr auf breiter Basis beim Bau neuer Fahrzeuge eingeführt.

H. Unger, München

nen Fassaden im Stile des wilhelminischen Neoklassizismus. Hier wurde der neue Flugzeugmotor gebaut, der sich noch im letzten Kriegsjahr hervorragend bewährt hat. Im Jahre 1918 tauchte dann ein neuer Name auf, der noch heute einen hervorragenden Ruf besitzt: die Firma Rapp wurde umbenannt in Bayerische Motoren Werke mit der Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Hauptaktionär war der Wiener Finanzmann Camillo Castiglioni.

Die mit viel Elan und in neuen Gebäuden in kürzester Zeit auf Hochtoren gebrachte Flugmotorenfertigung fand mit dem Kriegsende 1918 einen jähen Abschluß. Die Siegermächte verboten den Flugmotorenbau, so daß die Werkstore vom Dezember 1918 bis Februar 1919 geschlossen wurden. Doch der Wille zum Wiederaufbau zeigte sich auch hier als treibende Kraft. Eine Verlagerung der Aktivitäten in zivile Bereiche war angezeigt. Der damalige Chefkonstrukteur Dr. Ing. Max Fritz, der schon für die Flugmotoren verantwortlich zeichnete, konstruierte für die Viktoria Motorradwerke einen Motorradmotor M2B15 sowie einen Vierzylindermotor M4A1, der als Antrieb für Lastkraftwagen und Boote vorgesehen war. Die Konzeption war richtungweisend und erfolgreich, wie aus dem ersten Nachkriegsprospekt zu ersehen ist. Die gezeichnete Silhouette der damaligen Werbung der BMW für einen „Bayern Motor“ ist noch heute wohl jedem Münchner bekannt. Das noch mäßige Wirtschaftswachstum in den ersten Nachkriegsjahren sowie die dadurch bedingte begrenzte Nachfrage nach diesen Motoren reichte jedoch nicht zur vollständigen Auslastung der vorhandenen Werksanlagen. Somit war die damalige Geschäftsleitung gezwungen, nach einem zweiten Standbein zu suchen, zu diversifizieren.

Im Jahre 1905 war in Berlin die Knorr-Bremse GmbH gegründet worden. Durch die anerkannt hohe Qualität ihrer Produkte gelang

Süddeutschen Bremsen AG gestellt. Die zweite Weichenstellung ergab sich aus der damaligen Forderung der Bayerischen Staatsregierung, bayerische Eisenbahnen auch nur mit in Bayern hergestellten Bauteilen zu versehen. So folgte als erster Schritt ein Vertrag zwischen der Knorr-Bremse GmbH und BMW über die Lizenzfertigung von Bremsen in Bayern. Für BMW war damit die Vollbeschäftigung vorerst gesichert. Man verfügte über zwei sehr unterschiedliche Produkte, Bremsen und Motoren, und konnte somit Bewegungen des Marktes jederzeit abfangen. Nach den bisherigen guten Erfahrungen mit dem Motorradmotor M2B15 begann man, ein eigenes Motorrad zu entwickeln. Mit seinem quer eingebauten Zweizylinder-Boxermotor wurde es der Urahn aller bisheriger BMW-Motorradgenerationen.

Kurz darauf ergab sich für die Knorr-Bremse die Möglichkeit, den BMW-Gebäudekomplex in der Moosacher Straße zu erwerben. Als der Financier Castiglioni sein BMW-Aktienpaket abstoßen wollte, war die Knorr-Bremse GmbH zur Stelle. Doch schon 1922 ergab sich in der Firmenkonstruktion eine erneute Änderung. Castiglioni kaufte den Firmennamen BMW sowie die Motorrad- und Auto-Motorenfertigung zurück und siedelte diesen Firmenanteil in die bis dahin verwaisten Bauten der untergegangenen Bayerischen Flugzeugwerke um. Eine Klausel dieses Kaufvertrages machte es der Knorr-Bremse zur Auflage, im neu zu findenden Firmennamen nicht das Wort „Motoren“ zu verwenden. Johannes Ph. Vielmetter unterschrieb diese Klausel gern, denn man war ja vorrangig an der Fertigung von Bremsen interessiert, ganz im Gegensatz zu BMW, die sich vollständig auf Fahrzeuge ausrichtete und die Bremsenfertigung nur als Übergangslösung eingeführt hatte. Nun brauchte das Werk an der Moosacher Straße also einen neuen Namen. So wurde noch im selben Jahr mit Hilfe der Knorr diese

brachte endlich wieder stabiles Geld, aber auch neue Sorgen. Die Kunze-Knorr-Bremse konnte die Fabrik allein nicht mehr vollständig auslasten. Aus dieser Situation heraus erinnerte man sich zurück an den Motorenbau. Aus einer Zusammenarbeit der Firmen Baumann in München und Bachmann in Ansbach mit der Süddeutschen Bremsen AG entstand die Colo-Dieselmotoren GmbH. Eine eigene Konstruktionsabteilung wurde ins Leben gerufen, und es entstanden die ersten Motoren der Baureihe Colo BR 18. Eine Besonderheit dieser langsamlaufenden 4-Takt-Dieselmotoren war eine auf den Kolben aufgeschraubte Vorkammer. Sie kamen ab 1925 auf den Markt und hatten folgende Hauptabmessungen:

Zylinderdurchmesser 125 mm
Kolbenhub 180 mm
Drehzahlen von 250 - 400 1/min
und eine Leistung von etwa 5 PS/Zyl.

Eingesetzt wurden sie sowohl für stationäre Zwecke als auch für Boatsantriebe und in Ackerschleppern. Bald folgte der Einzylinderausführung BR 18 E auch ein 2-, 3- und 4-Zylindermotor. Diese hatten zur Unterscheidung in der Typenbezeichnung statt des E ein Z, ein D oder V.

Ausgehend von den bisher sehr geringen Motordrehzahlen ergab sich im Zuge der Weiterentwicklung zu höheren Leistungen fast zwangsläufig die Forderung nach höheren Drehzahlen. Der Nachfolgetyp BR 118 erreichte bereits 800 U/min und konnte dadurch mit doppelt so hoher Leistung angeboten werden. Diese Motoren erfreuten sich großer Beliebtheit. Dennoch war technischer Fortschritt nicht aufzuhalten. Im nächsten Entwicklungsschritt folgte die Baureihe BR 218, die gegenüber dem Vorgängermotor zwar unveränderte Abmessungen behielt, für den aber ein verbessertes Verbrennungsverfahren entwickelt worden war. Durch eine Vergrößerung des Zylinderdurchmessers



DIE GESCHICHTE DES MOTORENBAUS

Zur Einleitung des großen Motoren-Kolloquiums anlässlich der Akquisitionstreuegabe der neuen Motorenreihe TBD 604 B der Süddeutschen Bremsen AG im März 1985 in München referierte Direktor i. R. Heinz Kratzsch über die Geschichte des Motorenbaus im MWM-Werk München. Aufgrund des großen Interesses, mit dem das Referat über den fast gänzlich unbekanntem Teil der Geschichte dieser Süddeutschen Bremsen AG von allen Teilnehmern bedacht wurde, soll nachfolgend darüber berichtet werden.

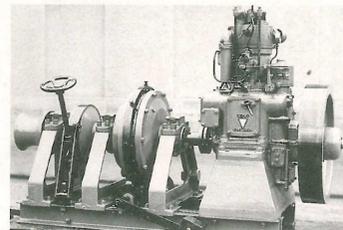
Die Geschichte des Motorenbaus in der Süddeutschen Bremsen AG in München führt zurück bis auf das Jahr 1916. Damals bereits gab es im Norden Münchens einen Motorenhersteller, die Firma Rapp-Motoren-Werke in der Schleißheimer Straße. Mit wenigen 100 Mitarbeitern wurden dort Flugzeugmotoren gebaut, die bereits eine Leistung von 100 PS erzielten. In der Schleißheimer Straße jedoch gab es derzeit noch keine großen Fabrikgebäude, so daß

die Büros auf einige Villen verteilt werden mußten und die Fertigung in verschiedenen kleinen Hallen und Häusern untergebracht war. Kriegshandlungen haben der Technik schon immer Höchstleistungen abverlangt, so auch in diesem Fall. Ein neuer Flugmotor war geplant; er mußte nun fertig entwickelt und vor allem gebaut werden. Die vorhandenen räumlichen Möglichkeiten und Fertigungsstätten jedoch waren keine geeignete Voraussetzung für dieses neue Vorhaben. Ein gründlicher Wandel war zu schaffen.

Zur gleichen Zeit stand in der Gemarkung zwischen Moosach und Feldmoching ein landwirtschaftliches Anwesen zum Verkauf an. Bereits am 19. Dezember 1916 war der Verkauf perfekt, der Kaufvertrag geschlossen, und die Rapp-Motoren-Werke hatten neuen Grundbesitz: das jetzige Gelände der Südbremse. Nun wurde in aller Eile großzügig gebaut, denn die junge Fliegerwaffe verlangte nach Flugzeugen und Motoren. Im Jahre 1917 entstand in der noch jetzt vorhandenen Form das große Mittelgebäude B und der Ostflügel A mit den schön-

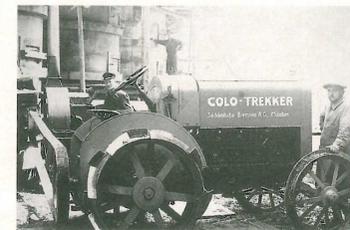


Die Silhouette der Südbremse – auf einem Werbeplakat der jungen BMW, kurz nach dem 1. Weltkrieg



Ein Colo BR 18 E aus dem Jahre 1925. Der erste bei der Südbremse entwickelte und gebaute Motor. Leistung 5 PS bei 400 U/min

es dieser bereits 13 Jahre später, daß in alle deutschen Eisenbahnen grundsätzlich die Kunze-Knorr-Bremse einheitlich eingeführt wurde. Damit war die erste Weiche zur Gründung der



Colo BR 18 D in einem werkseigenen Ackerschlepper

Süddeutsche Bremsen AG als Fertigungsbetrieb für Bremsen aus der Taufe gehoben.

Man hatte zwar eine neu erbaute Fabrik, aber die Abwanderung der BMW kam einem Aderlaß gleich. Zusätzlich fing die Inflation an, immer schneller zu galoppieren. Erst das Jahr 1924

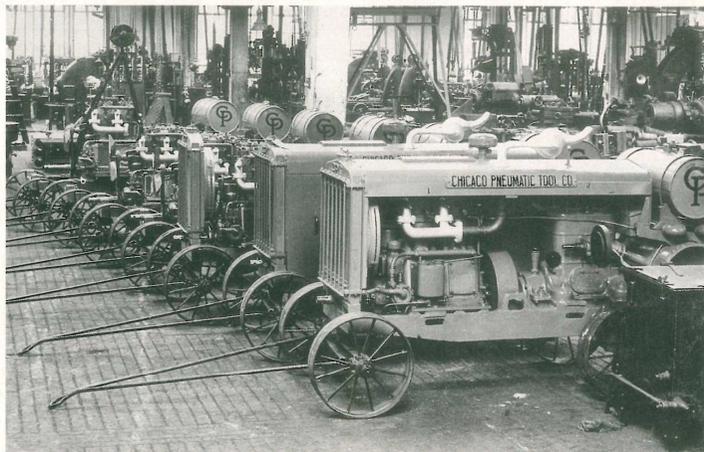


Montage und Eichung von Einspritzdüsen bei der Südbremse, 1925 - 1930

auf 130 mm wurde daraus später der BR 318. Eine weitere Drehzahlsteigerung ging damit einher. Mittlerweile waren 1000 U/min erreicht und eine Leistung von 15 PS/Zyl. Diese erste erfolgreiche Baureihe wurde erst während des Zweiten Weltkrieges im Zuge einer Typenbereini-

ung eingestellt. Mit ihren verschiedenen Entwicklungsstufen konnte sie somit mehr als 18 Jahre lang den Motorenmarkt bedienen.

Bereits ein Jahr nach der erfolgreichen Markteinführung des ersten Colo-Motors, 1926, warben die Knorr-Bremse GmbH und die Süddeutsche Bremsen AG gemeinsam die Klienmehrheit der Motoren-Werke Mannheim G. Am 27. November des Jahres wurde ein Zusammenarbeitsvertrag zwischen der Südbremse und MWM unterzeichnet. Selbstverständlich wurden bei der Südbremse von nun an nicht mehr Colo-, sondern MWM-Motoren hergestellt. Das weißblaue Rautenzeichen der bisherigen Colo-Motoren wurde durch das Markenzeichen MWM ersetzt. Im Vertrag wurde die Arbeitsteilung festgelegt, die von nun an den Verkauf aller von der Südbremse entwickelten, konstruierten und hergestellten Motoren durch das weltweite MWM-Vertriebsnetz vorah. Natürlich werden neue Motorengruppen in enger Zusammenarbeit zwischen beiden Schwesterwerken entwickelt, damit die MWM-Produktpalette immer ein geschlossenes Ganzes bleibt. Die Südbremse-Motoren werden von ihrem eigenen Kundendienst betreut, und auch die Ersatzteile kommen natürlich aus dem Münchner Werk. Neben dem bisherigen Colomotor BR 18 wurde nun in München zusätzlich die Reihe SH 19 entwickelt, die in ihrer äußeren Form recht ähnlich war und zur Kennzeichnung der Zylinderzahl ebenso einen Buchstaben in der Typenbezeichnung erhielt. Es waren dies E, D, V und S, erstmals wurde also auch ein sechszylindermotor gebaut. Hauptanwendungsgebiet dieser schweren und robusten langsamläufer mit einem Vorkammer-Verbrennungsverfahren waren die Bootsantriebe. Die Hauptabmessungen dieser zweiten Südbremse-Motorenbaureihe waren: Zylinderdurchmesser 135 mm, Kolbenhub 190 mm, Drehzahl 190 U/min, Leistung 15 PS/Zyl.



Colo BR 318 Z in einem Kompressor-Aggregat

Sie wurde nur bis etwa zum Jahre 1937 vertrieben, hat also das lange Leben der ersten Baureihe nicht ganz erreichen können. Im Jahre 1928 entstand in München parallel eine dritte Baureihe, der Zweitaktmotor RZ 15 E mit den folgenden Hauptabmessungen: Zylinderdurchmesser 115 mm, Kolbenhub 150 mm, Drehzahl 850 U/min, Leistung 8 PS. Mit seinem hohen, glatten Zylinder und dem halbkugelförmigen Zylinderkopf, der gemeinsam mit dem Zylinder aus einem Stück bestand, sowie seinem riesigen Schwungrad bot er einen recht eigenwilligen Anblick. Aufgrund seiner vergleichsweise geringen Leistung war diesem Motor kein richtiger Erfolg beschie-

den. Er wurde in den 30er Jahren durch einen liegenden Einzylinder-4-Taktmotor ersetzt. Die gesamtwirtschaftliche Situation wurde im Verlauf der 30er Jahre zunehmend schlechter. Diese Entwicklung ging auch an der Südbremse nicht spurlos vorbei. Während die Belegschaft des Werkes bis zum Jahre 1927 noch die Größenordnung von 2000 bis 3000 Mitarbeitern umfaßte, waren es 1931 gerade noch 500. Im darauffolgenden Jahr war der Höhepunkt der Wirtschaftskrise erreicht: In Deutschland gab es mehr als 6 Millionen Arbeitslose. In diese Zeit einer katastrophalen Wirtschaftslage fällt bei der Südbremse in München die Geburtsstunde der Baureihe SS 15. H. Kratzsch/Dr. Sprogis, München (Wird fortgesetzt in der nächsten WIR-Ausgabe)

Tagung der Betriebsratsvorsitzenden

und ihrer Stellvertreter in den Werken der Knorr-Gruppe

Die Tagung fand vom 10. bis 11. Mai 1985 in den Räumlichkeiten der Motoren-Werke Mannheim statt. Die Teilnehmer waren:

Knorr-Bremse GmbH München	- Wolfgang Urban Rosemarie Förster
Knorr-Bremse GmbH Volmarstein	- Ernst Kanne Berthold Marzinzik
Süddeutsche Bremsen AG	- Walter Wein Karl Rothmaier
Motoren-Werke Mannheim AG	- Werner Nagel Franz Rudolph Heinz Becker
Hasse & Wrede GmbH Berlin	- Fred Kleinert Gernot Wittenberg
Für das Kinderheim St. Blasien	- Erich Auburger SB München

Werner Nagel, Betriebsratsvorsitzender der Motoren-Werke Mannheim AG und Gastgeber der Tagung, begrüßte die Teilnehmer. Dir. Onno Syassen, Vorstandsmitglied der MWM, wünschte den Anwesenden im Namen des Vorstands angenehme Stunden in Mannheim und einen guten Verlauf der Tagung. Sodann erläuterte er anschaulich die derzeitige wirtschaftliche und technologische Situation der MWM am Markt für Dieselmotoren und die Gründe, die letztlich dazu geführt haben, daß das Unternehmen eine Kooperation mit einem anderen namhaften Dieselmotorenhersteller, nämlich Klöckner-Humboldt-Deutz, eingehen will. Danach eröffnete Werner Nagel als Vorsitzender des Dreierausschusses die Tagung. Die anstehenden Veränderungen innerhalb der Knorr-Gruppe, ihre möglichen oder teilweise schon sichtbaren Auswirkungen auf die

Arbeitnehmer in den einzelnen Betrieben, beschäftigten die Arbeitnehmervertreter natürlich in hohem Maße und beeinflussten dementsprechend die Thematik der Zusammenkunft.

Über die wirtschaftliche Lage der Knorr-Bremse GmbH München berichtete Wolfgang Urban

Eine Gegenüberstellung des Geschäftsverlaufs und Auftragsbestandes mit dem Vergleichszeitraum '84 zeigt bei den einzelnen Produktgruppen unterschiedliche Entwicklungen. Lieferungen im Inland sind in der Tendenz weiter rückläufig, der Exportanteil erhöht sich entsprechend.

Bei den Eisenbahngeräten hat sich das Geschäft mit der Deutschen Bundesbahn deutlich verringert. Die anhaltenden Sparmaßnahmen der DB haben negative Auswirkungen auf die Beschaffungsprogramme. Eine weitere Umsatzreduzierung ergibt sich durch die Weiterverwendung von aufgearbeiteten KE-Ventilen, Trägern, Bremsgestängestellern, Bremskupplungen und Schildlagern, die aus der Rückgewinnung von verschrotteten Wagen stammen.

Im Auslandsgeschäft konnte eine Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Die größten Kunden waren 1984 die Länder Iran, Thailand und Australien. Der Gesamtumsatz im Bereich Schienenfahrzeuge beläuft sich Ende '84 auf 186,513 Mio. DM. Auf das Inland entfielen 52,860 Mio. DM, auf das Ausland 133,653 Mio. DM.

Der Bereich Bremsen für Straßenfahrzeuge hat 1984 einen Umsatz von 130,428 Mio. DM erzielt, wovon 77,813 Mio. DM auf das Inland und 52,615 Mio. DM auf das Ausland kamen. Für 1985 wird ein reales Wachstum von 7% gleichermaßen im Inland wie im Ausland erwartet.

Im Bereich Druckluftsteuerungen betrug der Umsatz 1984 27,037 Mio. DM. Dies ist eine Steigerung von rund 13,7% gegenüber dem Vorjahr. Durch neu in das Verkaufsprogramm aufgenommene Geräte soll der Umsatz 1985 um ca. 5% gesteigert werden.

Bei der Knorr-Bremse GmbH München waren Ende April '85 790 Mitarbeiter beschäftigt.

Über die Situation der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein berichtete Ernst Kanne

Der schwierige und wechselhafte Markt für Gießereierzeugnisse im Inland wie auch im Ausland brachte der Knorr-Bremse GmbH Volmarstein 1984 einen Umsatzrückgang von 0,5% auf 98,9 Mio. DM gegenüber dem Geschäftsjahr 1983.

Der dramatische Rückgang der Lieferungen von bearbeiteten Autorädern an die Firma Daimler-Benz um ca. 70% konnte auch durch erhöhte Rohgüßlieferungen nicht ganz ausgeglichen werden, zumal die Deckungsbeiträge beim Rohgüß deutlich niedriger liegen.

Einen erfreulichen Anteil am Gesamtumsatz hatten 1984 die Lieferungen von Mittelpufferkupplungen an den Iran mit 12,3 Mio. DM gegenüber 0,4 Mio. DM im Geschäftsjahr 1983. Dieser Auftrag war Ende 1984 abgewickelt. Der Auftragsbestand und die Umsatzvoraussetzungen für 1985 erlauben im Augenblick keine allzu optimistischen Prognosen für das Geschäftsjahr 1985.

Bei der Knorr-Bremse Volmarstein waren

Ende 1984 936 Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 390 ausländische Arbeitnehmer. Die Anzahl der Beschäftigten insgesamt war auch in den letzten Monaten weiter rückläufig.

Zur wirtschaftlichen Lage der Süddeutschen Bremsen AG berichtete Karl Rothmaier

Mit einem Umsatz von 251,2 Mio. DM wurde das Umsatzziel von 251,4 Mio. DM 1984 praktisch erreicht. Gegenüber 1983 bedeutet dies allerdings einen Umsatzrückgang von rund 7,7 Mio. DM. Er wird hervorgerufen durch die Entwicklung im Motorenbau. Während 1983 noch ein Umsatz von 68,8 Mio. DM erzielt wurde, ergibt sich für 1984 nur noch ein Umsatz von 46,9 Mio. DM. Das entspricht einem Rückgang von 31,8%. Bei niedrigen Stückzahlen im Motorenbau ist eine wirtschaftliche Disposition, Lagerhaltung und Fertigung sehr schwierig. Durch Mengen- und Preisreduzierungen entstand erstmals seit Jahren im Motorenbau ein negatives Betriebsergebnis.

Insgesamt sieht ein Stufen- und Zeitplan die Stilllegung des Motorenbaus bei der Südbremse in einem Zeitraum von gut zwei Jahren vor.

Der Geschäftsverlauf bei den Knorr-Kostenträgern Autobremse, Eisenbahngeräte und Druckluftsteuerungen war dagegen im abgelaufenen Jahr sehr viel positiver.

Im Bereich Autobremse wurde mit 92,8 Mio. DM ein um 12,7% höherer Umsatz erreicht als 1983.

Bei den Eisenbahngeräten konnte mit 86,6 Mio. DM in 1984 ein Umsatz verzeichnet werden, der um 3,1% über dem des Jahres 1983 liegt.

Auch im Druckluftsteuerbereich stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr der Umsatz; mit



Nach der Tagung - auf dem Maimarkt

17,8 Mio. DM ergab sich ein Zuwachs von 15,8%. Hier scheint sich doch die Konjunkturbelebung bemerkbar zu machen.

Nach dem vorliegenden Auftragsbestand und Stand der Umsatzplanung wird für 1985 ein Umsatz von etwa 269,4 Mio. DM erwartet.

Von den Geschäftsführungen der Knorr- und Südbremse wurde für beide Firmen eine gemeinsame Gemeinkostenwertanalyse beschlossen. Ebenso werden Vorbereitungen für eine Fusion der beiden Firmen getroffen.

Bei der Süddeutschen Bremsen AG waren am 1.5.85 insgesamt 1867 Mitarbeiter beschäftigt; das ist ein Rückgang von 94 Personen gegenüber dem 1.4.84.

Den Situationsbericht der Motoren-Werke Mannheim AG gab Franz Rudolph

Als Konsequenz aus der weltweit schwierigen Marktsituation für Dieselmotorenhersteller hat sich die Geschäftsleitung der Knorr-Bremse entschlossen, 75% der Aktien von MWM an Klöckner-Humboldt-Deutz zu verkaufen, um so zu einem Zusammenschluß der beiden Unternehmen zu kommen. Dabei wird KHD sich auf luftgekühlte und MWM auf wassergekühlte Motoren konzentrieren. Man verspricht sich von dem Zusammenschluß eine wesentliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in den nächsten Jahren: - Vorbehaltlich einer entsprechenden Zustimmung der Kartellbehörde soll der Zusammenschluß bis Mitte '85 vollzogen sein.

Bei der Umsatzentwicklung in den ersten drei Monaten des Jahres '85 zeigt sich gegenüber '84 ein leichtes Plus von ca. 5%. Auch beim Auftragsseingang ist eine geringfügige Belebung im Vergleich zum Vorjahr von plus 1% festzustellen. Für 1985 liegt die Umsatzerwartung insgesamt bei 490 Mio. DM.

Bei MWM waren am 31.3.85 2512 Mitarbeiter beschäftigt, das sind gegenüber dem 31.3.84 207 Personen weniger. Bis Ende '85 soll eine weitere Reduzierung der Belegschaft um ca. 150 Personen erfolgen. Betriebsrat und Geschäftsleitung haben dazu einen Sozialplan vereinbart. Über 100 ältere Mitarbeiter können die 59er Regelung in Anspruch nehmen, so daß über 100 jüngeren Mitarbeitern der Arbeitsplatz erhalten bleibt.

Über die wirtschaftliche Lage der Carl Hasse & Wrede GmbH berichtete Fred Kleinert

Der nachfragebedingte Rückgang bei Werkzeugmaschinen hat sich auch in der zweiten

Jahreshälfte 1984 fortgesetzt. Anfang Februar '85 wurde klar, daß sich Fertigung und Verkauf von Werkzeugmaschinen in Berlin nicht mehr rentieren, so daß die Geschäftsführung beschlossen hat, den Werkzeugmaschinenbau aufzugeben.

Auch bei der Drehschwingungsdämpfer-Fertigung hatte sich bis zum Jahresende 1984 die Auftragslage nicht wesentlich gebessert; der Umsatz ging zurück. Reparaturaufträge für Werften in den letzten Monaten des Jahres '84 verhinderten einen noch größeren Einbruch. In den Monaten März und April '85 zeigte sich im Dämpfergeschäft eine leichte Besserung.

Die Fertigung von Fremtteilen füllte zwar



Vermutlich ein Abschiedsfoto: Betriebsratsvorsitzende und Stellvertreter aller Werke der Knorr-Gruppe

nanche Auftragsstücke aus, fehlende Aufträge in den anderen Produktionsbereichen können aber damit nicht ausgeglichen werden.

Bei Hasse & Wrede ist die Anzahl der Mitarbeiter auch im Berichtszeitraum weiter zurückgegangen. Waren es am 31.12.83 noch 98 Personen, so sind es zur Zeit noch 156 Personen.

Erich Aurburger berichtete über das Kinderheim St. Blasien

Nach den bisher vorliegenden Teilnehmerzahlen und nach den für den Rest des Jahres vorliegenden Anmeldungen ist auch für 1985 wieder mit einer guten Auslastung des Kinderheims zu rechnen. Das Interesse an den Förderkursen ist bei den Teilnehmerfamilien nach wie vor vorhanden.

Die Tagungsteilnehmer sind sich darin einig, daß diese vorbildliche soziale Einrichtung, trotz der zu erwartenden Veränderungen innerhalb der Knorr-Gruppe, auch weiterhin erhalten bleiben sollte.

Über die Lage der Werke der Knorr-Gruppe berichtete Dir. Heinz Herrmann Thiele

Die deutschen Werke der Knorr-Bremse-Gruppe erzielten im Jahr 1984 Umsätze in Höhe von 899,6 Mio. DM, das sind 8,4% weniger als 1983, als 981,9 Mio. DM erreicht wurden. Der Inlandsumsatz der Gruppe verringerte sich um 8,8% auf 419,2 Mio. DM, der Auslandsumsatz um 6,8% auf 480,4 Mio. DM. Der Exportanteil beträgt 53%. Das Exportgeschäft in den beiden Hauptarten entwickelte sich unterschiedlich: Das *Bremsengeschäft* verzeichnete einen

Zuwachs, im *Motorengeschäft* ergab sich ein Rückgang.

Der Auftragsbestand erhöhte sich im Jahre 1984 von 295,1 auf 303,1 Mio. DM. Die Auftragsgänge haben nach dem schwachen Jahr 1983 im Jahre 1984 wieder angezogen und lagen mit 935,9 Mio. DM auch über dem Umsatz des Jahres 1984. Entscheidend hierfür waren die hohen Auftragsgänge bei der Knorr-Bremse München; die Aufträge im Motorensektor blieben zurück.

Bei den deutschen Werken der Knorr-Bremse-Gruppe waren Ende 1984 6490 Mitarbeiter beschäftigt, das sind 253 Personen weniger als Ende 1983. Die Reduzierung war die Folge der rückläufigen Geschäftsentwicklung auf dem Motorensektor, im Gießereibereich, bei Dampfern und Werkzeugmaschinen. – Im Jahre 1985 ist in allen Betrieben mit einem Rückgang der Beschäftigung zu rechnen.



Als Abschluß der Tagung haben die Mannheimer Betriebsratskollegen mit den Tagungsteilnehmern eine Exkursion ins Kraichgauer Hügelland unternommen.

Der Tag begann bei gutem Wetter mit einem Besuch im Auto-Technik-Museum in Sinsheim; am Nachmittag erlebten die Teilnehmer auf Burg Guttenberg Flugvorführungen freifliegender Greifvögel. Der gesellige Abschluß des Tages fand im Restaurant Winzerhof in Rauenberg statt. Etwas Abschiedsstimmung kam zum Schluß dann doch auf bei dem Gedanken, daß die Mannheimer Kollegen aus dem Kreis der Tagungsteilnehmer in Zukunft wohl auscheiden werden. *Ernst Kanne, Schriftführer*

8 Jahre Erfolg – und kein Ende?

Ein Rückblick auf die Tischtennissaison 1984/85

Die Betriebssportgemeinschaft Südbremse nahm auch im 8. Jahr seit ihrer Gründung mit vier Mannschaften an den Punktspiel- und Pokalbewerben der Münchner Firmen- und Behördenrunde im Tischtennis teil, in der 250 Mannschaften mit insgesamt 2000 aktiven Spielern und Spielerinnen um Sieg und Punkte kämpften. Die neubesetzte 1. Mannschaft der SB wurde aufgrund ihrer Spielstärke (lauter hochkarätige Vereinsspieler) sofort in die 1. Liga eingestuft, eine Eliteliga, in der Vereinsspieler aller Güteklassen – bis hin zur 2. Bundesliga – spielen. Obwohl die SB in keinem ihrer 14 Pflichtspiele mit ihrer „Starbesetzung“ antreten konnte, schaffte sie dennoch im ersten Jahr ihrer Zugehörigkeit zu dieser Spitzenliga den Klassenerhalt. Herzlichen Glückwunsch an alle und herzlichen Dank – vor allem auch an die Spieler der 2. Mannschaft, die als Nothelfer immer wieder einsprangen. Die erfolgreichsten Punktesammler waren Norbert Schmidt, Manfred Hoffmann, Günter Oheim, Otto Hirmer, Erich Walter, Alfons Haslauer und Willi Cremers. Die neugebildete 2. Mannschaft der SB mit den Spielern Erich Walter, Otto Hirmer, Alfons Haslauer und Franz Schluck wurde aufgrund ihrer

Spielstärke in die 4. Liga eingruppiert. Und was keiner zu hoffen wagte: sie wurde – fast schon sensationell – Vizemeister mit 24:4 Punkten, gleichauf mit dem Meister, der Bundesbahndirektion München, getrennt nur durch das schlechtere Satzverhältnis. Herzlichen Glückwunsch zur Vizemeisterschaft und zum Aufstieg in die 3. Liga an das „zweite Hemd“ der SB. „Mannschaft des Jahres“ wurde diesmal die dritte Vertretung der SB in der Besetzung Karl Landgraf, Günter Waizinger, Franz Wenzl, Leslie Brown, Günter Hahn und Volker Petkau, eine bunte Mischung aus Südbremslern, Knorriern und „Nucletrönern“. Sie gewann fast alles, was zu gewinnen war. In der Punktspielrunde war sie vom Start bis ins Ziel allen Gegnern turmhoch überlegen und holte sich mit 27:1 Punkten – mit 7 Zählern Vorsprung vor dem Zweitplatzierten – den Meistertitel der E-Liga West. Seinen zweiten großen Erfolg errang das Sextett nach Abschluß der Punktspielserie im Kampf um die Ligameisterschaft. Gegen die Sieger der Gruppen Ost (LVA) und Mitte (Postamt 50), die beide ihre Punktspiele ebenfalls ohne Niederlage beendet hatten, gab es

mit 11:6 bzw. 11:1 zwei Kanter Siege. Nur im Pokalendspiel mußten sie sich nach hartem Kampf der mit zwei starken Vereinsspielern angetretenen jungen Mannschaft der Bundeswehrhochschule Neubiberg mit 11:8 knapp geschlagen geben. Die 4. Mannschaft der SB in der Besetzung Gerhard Mörtl, Rudolf Kraitschek, Hans-Jürgen Lange, Richard Stacks und Klaus Lux schlug sich auch in dieser Saison in der F-Liga Mitte hervorragend und kam abermals nur knapp nach Medaillenschluß (4. Rang) ein. Wie hart diesmal um die SB-Meistertitel gekämpft wurde, zeigt sich schon allein darin, daß keiner der Vorjahresmeister, obwohl sie alle am Start waren, seinen Titel erfolgreich verteidigen konnte. Ein klarer Beweis für die große Ausgeglichenheit in der Spielstärke. Im Einzelbewerb der Nicht-Vereinsspieler gab es die große, nicht ganz unerwartete Wachablösung. Titelverteidiger und Dauersieger Erich Walter scheiterte schon im Halbfinale an seinem Doppelpartner Otto Hirmer, der – obwohl leicht verletzt – mit seinem schnellen, tischnahen Konter- und Blockspiel erst im Finale von dem neuen Jungstar der SB, Alfons Haslauer,



nach hartem Zweisatzkampf mit 21:14 und 24:22 gestoppt wurde. Herzlichen Glückwunsch an den neuen Südbremsemeister und an alle Platzierten.

Neue Titelträger gab es auch im Doppelwettbewerb. Die „Altmeister“ Erich Walter/Otto Hirmer ließen ihren jüngeren Gegnern, den Titelverteidigern Alfons Haslauer/Franz Schluck, diesmal nicht den Hauch einer Chance und setzten glatt und sicher mit 2:0 Sätzen. Wie stark das siegreiche Zweigespann an diesem Abend war, zeigte sich auch darin, daß sie in allen fünf Begegnungen keinen einzigen Satz abgaben. Den dritten Platz belegte das Spitzendoppel der 3. Mannschaft, das Duo Karl Landgraf/Franz Wenzl, das erst nach hartem Dreisatzkampf mit 1:2 gegen die Vorjahresmeister unterlag. Herzlichen Glückwunsch allen Siegern!

Der Titel eines Südbremsemeisters der Vereinsspieler ging diesmal nach Niederbayern. Im Finale standen sich in einem Bruderkampf zwei Spitzenspieler der TG Landshut gegenüber. In einem hochklassigen Spiel mit vielen „dreister-

nigen“ Ballwechseln besiegte „Gastspieler“ Peter Pfeiffer die Nr. 1 der SB, Norbert Schmidt, knapp aber verdient in zwei Sätzen. Den dritten Platz belegte Manfred Hoffmann vom SV Lohhof.

Im Doppelbewerb konnte Peter Pfeiffer seinen Titel „verdoppeln“. Zusammen mit seinem Vereinskameraden Norbert Schmidt schlugen sie das Spitzendoppel der SB, Manfred Hoffmann/Willi Cremers, mit 2:1 Sätzen. Die Bronzemedaille gewann das Paar Alfons Haslauer/Franz Schluck.

Obwohl die Süddeutschen Einzel- und Doppelmeisterschaften diesmal direkt vor unserer Haustür, nämlich in München-Freimann, stattfanden, war die SB – bedingt durch Verletzungsspech und Urlaub – nur mit fünf Aktiven vertreten. Dennoch gab es hervorragende Resultate. Günter Waizinger gewann im Herreneinzel die „Bronzemedaille“. Nach erfolgreichem Schnitt Alfons Haslauer ab, der zusammen mit Franz Kell von den Isar-Amper-Werken Süddeutscher Meister 1985 im Herrendoppel



<Δ Die strahlenden Sieger der Nicht-Vereinsspieler; v.l.: Otto Hirmer (2. Platz), Alfons Haslauer (1. Platz), Erich Walter (3. Platz) Δ Das siegreiche Trio der Vereinsspieler; v.l.: Manfred Hoffmann (3. Platz), Peter Pfeiffer (1. Platz), Norbert Schmidt (2. Platz)

der Klasse 3 wurde. Herzliche Glückwünsche an die Sieger. Hervorragende Platzierungen erreichten auch Willi Cremers, Erich Walter und Leslie Brown, die die Medaillenränge nur knapp verfehlten.

Zum Ausklang der Saison 1984/85 trafen sich die Tischtennispieler mit Kind und Kegel zu einer kleinen Sieges- und Meisterschaftsfeier am Spitzingsee. Es wurde eine lange Nacht bei FabBier, Leberkäs und sonstigen Schmankerln, liebevoll gebraten, gekocht und serviert von den Damen, wofür ihnen nochmals ein besonders herzliches „Danke schön“ gesagt werden muß. *Dr. O. Hirmer, München*

Unsere Jubilare

40 DIENSTJAHRE
25 DIENSTJAHRE

 GOTTFRIED SEIFERT Maschinentechniker 8. 5. 85	 MANFRED KISTLER Versandsachbearbeiter 1. 5. 85	 KURT DITTL Meister 1. 6. 85	 GERTRUD MILAZZO Leiterin d. Personalabtlg. 15. 6. 85
 BERTHOLD MARZINZIK Refa-Techniker 1. 6. 85	 JOHANN WILLIBALD Gruppenführer 2. 5. 85	 FRANZ HOHENESTER Motorenschlosser 2. 5. 85	 ERWIN PAST Maschinensaal-Leiter 24. 5. 85

GERHARD KRAMP
Elektromonteur
1. 5. 85



2



3



4



5

„Ihr von Hasse & Wrede habt ja nun die Bundestagengarten vor der Tür!“

... na ja, ich weiß nicht so recht. Da ist nur ein Wurmfortsatz, der sich bis zu uns erstreckt. Und der ist keineswegs so attraktiv, daß jemand befürchten müßte, wir würden den ganzen Tag nur noch aus dem Fenster gucken. Noch Ende April sah man morgens so gut wie nichts: „Och, alles weiß ...“ Ausgerechnet „Flora“ hatten die Wetterfrösche der Freien Universität dieses Tief genannt, das arktische Luft nicht nur direkt zu uns lenkte, sondern auch den Münchnern die Laune verhaelte. (Und ihren 3. City-Marathon.)

Später wurde diese Ecke dann grün, anschließend durch Wildblumen bunt; bei Regen standen große Pfützen im sorgsam angelegten Feuchtgebiet, und weiter hinten sind noch immer zwei weiße Flecken sichtbar. Das ist aber kein Schnee mehr, sondern ein Schwannpärchen, das hier in dem kleinen See eine neue Heimat gefunden hat. Mal sehen, ob es Nachwuchs gibt.

Dieser „Roetepfuhl“ ist ein natürlicher See und hat keine Verbindung zu dem künstlichen, zentralen See des Geländes der Buga '85, an dessen Ufer eine ganze Grottenlandschaft nach einem Patentrezept errichtet wurde: Man häufe ein paar Erdhügel auf, überschütte sie mit Beton und räume dann die Erde darunter wieder weg – fertig ist die Grotte. Das ist sicher viel zu einfach formuliert, aber im Prinzip wurde so verfahren.

Daneben liegt das „Café am See“, eines der sechs Restaurants, hinter dem man auf dem Weinlehrpfad den aufgeschütteten Aussichtsberg erklimmen kann. Wer auf diesem Gipfel noch nicht den nötigen Überblick gewinnt, kann auf der anderen Seite des Sees den Aussichtsturm benutzen. Eineinhalbmal schraubt sich die Zuschauerkabine um den Turm nach oben; und 70 m sind für Berlin schon eine beträchtliche Höhe. Man kann aber auch auf einer Rundfahrt alles aus der Nähe betrachten, und man kann ... Ach, was kann man nicht alles! 2000 Veranstaltungen finden in diesen 177 Tagen statt, viel Musik ist dabei, und



△ 1. Sonnenplatz, 2. Aussichtsberg,
3. Weg zum Aussichtsberg,
4. Restaurant-Café am See, 5. Buga-Hostessen

außerdem gibt es ständig wechselnde Hallenschauen. Noch mehr: Die Eintrittskarte berechtigt ebenso zum Besuch des Botanischen Gartens. Der liegt aber wieder an einem anderen Ende Berlins.

Wegen der kühlen Witterung bis in den Mai hinein blieben die Besucherzahlen zwar zunächst hinter den Erwartungen zurück, dafür aber die Pracht der fast 300 Sorten Tulpen über einen längeren Zeitraum erhalten. Jetzt kommen die Tage der Rosen: 18 000 blühen im Rosengarten am See. Gegenüber ist eine Rasenfläche, auf der man herumliegen oder spielen kann – doch es gibt auch Wiesen, die nicht betreten werden dürfen. Sie sind für Wildwuchs freigegeben, und hier sollen sich auch Kleintiere heimisch fühlen. Wer Geduld hat, kann da auch einmal beobachten, wie ein

Mäuschen auf einem Krautstengel herumturnt – das sieht wirklich ganz possierlich aus! (Katzen und Hunde sind an der Leine zu führen.)

Auch die Feucht- und Flachwassergebiete, in denen sich bereits – keiner weiß, woher – Frösche und Kröten angesiedelt haben, deuten auf die Rückbesinnung zur Natürlichkeit hin. Viel zu lange haben wir trockengelegt, begründet, planiert, bereinigt, bis von der Natur nichts mehr übrig blieb. Wir können uns jetzt nur noch bemühen, den Rest der Kreatur nicht auch noch auszurotten.

Rückbesinnung findet aber auch auf andere Weise statt: In einem Hexengarten werden Kräuter vorgestellt, denen im Mittelalter Zauberkräfte nachgesagt wurden. Es sind auch viele Heilkräuter darunter, denen allerdings die schädlichen Nebenwirkungen der Pillen und Tabletten fehlen ...

Zeit und Datum zeigt die Sonne an, wenn sie scheint. Neben der größten Sonnenuhr der Welt steht auf dem Kalenderplatz der Sonnenstab: 12 Uhr mittags wirft er einen Schatten genau auf eine der in den Boden eingepflasterten silbernen Datumsnieten. Und auf der Liebesinsel wird es ganz mystisch: Zur Wintersonnenwende fällt ein Lichtstrahl auf einen zwischen große Steinplatten eingemauerten Thron. Niemand wird es sehen können, man muß es schon glauben. Wem das zu heidnisch anmutet, der kann allerdings in dem weißen Kirchenzelt einen katholischen, evangelischen oder freikirchlichen Gottesdienst besuchen.

Da Kindern der Rundgang vielleicht bald langweilig wird, werden sie in einer Speziallandschaft mit Hühnern, Ziegen und Esel pädagogisch betreut. Sie sind dort bestens aufgehoben. Auch für sie gibt es besondere und wechselnde Veranstaltungsprogramme.

Drei große buntgestreifte Luftballons (es müssen ja nicht immer 99 sein) schaukeln über dem Haupteingang; so hat man auch keine Mühe, ihn als Ausgang wiederzufinden. Und wie man dorthin kommt? Natürlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln! Es werden auch jede Menge Sonderbusse eingesetzt.

J. Roscher, Berlin