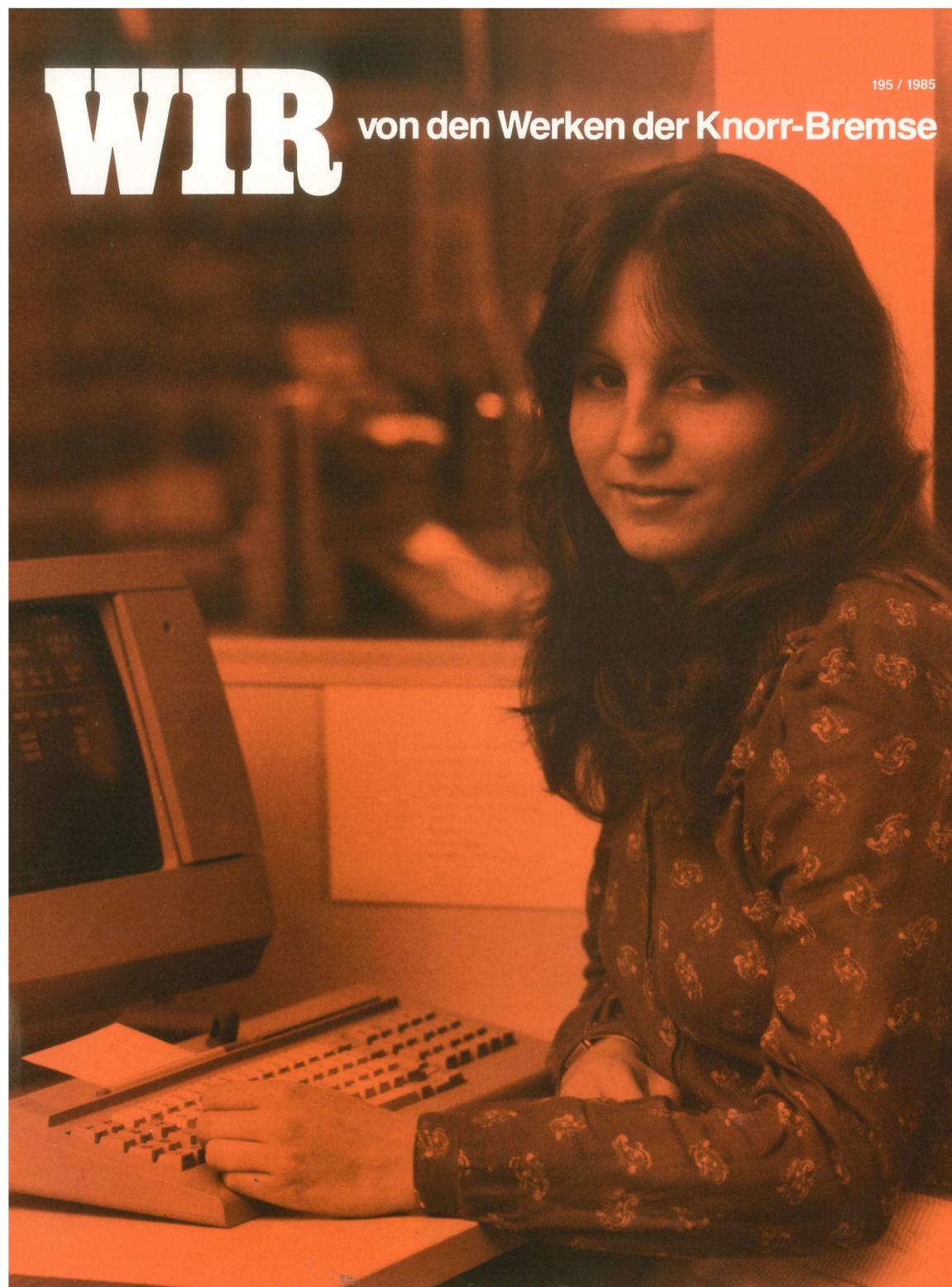


WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

195 / 1985



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



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. Hils & A. Maier
Bruckstraße 9, 8312 Dingolfing
Telefon: 0 87 31 / 23 07
Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

195 OKTOBER 1985

Inser Titelbild

Christine Schwertner, unser Titelmädchen, ist nicht nur nett anzusehen, sondern auch außergewöhnlich tüchtig: Sie bestand die Facharbeiterprüfung als Dreherin im Juli dieses Jahres mit einem Notendurchschnitt von 1,0. – in Einsemädchen, dem wir herzlich gratulieren!

Inhalt/Seite

Knorr auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt	3
Ausstellungs- und Musterbau: Woher die schönen Messe-Exponate stammen	4
Volmarstein: 20 000ste Scheibenbremse für Kässbohrer	5
Der Knorr unterwegs in Liberia	6
Neue Loks für die Türkei	7
Wann bin ich eigentlich motiviert?	8
Kurz belichtet	9
Der Gute Rat ist kostenlos	10
Inser Jubilare	10
Im Vorstand bestellt: Dr.-Ing. Günther Krawitz	10
Rad-Marathon durch Norwegen	11

Disziplin – es gibt selten ein Wort, das schon durch seinen harten, scharfen, zischenden Ton und seine preußische Kürze verdeutlicht, was es beinhaltet: Zucht und Ordnung. Selbstbeherrschung und Gehorsam. Und viele Menschen denken dabei zuerst an die militärischen Disziplinen und exakt marschierenden Soldaten: „Im Gleichschritt marsch! Eins, zwei, drei, vier – ein Lied!“

Aber Disziplin ist doch viel mehr. Man denke nur an die strengen Ordensdisziplinen, der sich Mönche und Nonnen in ihren Klöstern freiwillig unterwerfen oder an die Disziplin, die an Schulen und Ausbildungsstätten junger Menschen herrschen muß. Sie bedeutet: pünktlich zum Unterricht zu erscheinen, das Lernmaterial in Ordnung zu halten, dem Lehrer oder Meister zuzuhören, auf seine Fragen exakt zu antworten u.a.m. Diese Disziplin nützt Lehrern und Schülern, denn sie spart beiden Zeit, Kraft und Geld. Ebenso ist für jeden Betrieb, ob groß oder klein, die Arbeitsdisziplin selbstverständlich. Überall, wo sich viele Menschen zu gemeinsamem Tun – ob Freizeit oder Arbeit – zusammenfinden, ist eine gewisse Disziplin unerlässlich. (Sie muß und soll beileibe keine hackenschlagende, militärische sein, sondern eine bürgerliche, zivile, der man sich freiwillig unterwirft in der Einsicht, daß sie für die Erfüllung der Aufgaben notwendig ist.)

Zur Illustrierung des Themas 'Disziplin' fallen einem gleich mehrere Bilder ein: Die Londoner Bushaltestellen, an der sich die Briten geduldig und äußerst diszipliniert in die lange Warteschlange einreihen. Niemand schimpft über die öde Wartezeit oder versucht, sich mittels seiner Ellenbogen einen Platzvorteil zu verschaffen. Oder: Vor dem Einstieg ins Flugzeug. Hier drängen sich die meisten Passagiere rücksichtslos durch die beiden nadelöhrigen Luken in die Maschine als gälte es, wer weiß etwas zu erlangen – obgleich doch jeder eine Bordkarte mit Platznummer erhielt. Oder: Vor der Arena in Verona. Tausende warten auf den Einlaß. Wenn sich die Tore dann endlich öffnen, wälzt, drückt und stößt sich ein Strom von Menschen fast explosionsartig in die Arena. Die Jagd nach den besten Plätzen wird ohne Schonung ausgetragen.

Eine weitere Variante zu unserem Thema ist die Verkehrsdisziplin, die beispielsweise von den Amerikanern gepflegt wird: Das Tempolimit auf den gleichermaßen guten wie langen Highways wird unbedingt eingehalten. Man nimmt Rücksicht aufeinander, erzwingt nicht die Vorfahrt, hilft sich bei Pannen... Auch der Sport kann ohne Disziplin nicht auskommen; sie ist eine Selbstverständlichkeit für Mannschaftsspieler, Trainer und Schiedsrichter. Die Turner an Reck und Barren, die Körperbeherrschung in höchster Vollendung demonstrieren, bieten großartige Beispiele von Selbstdisziplin. Ähnliches gilt auch für Schauspieler, Nachrichtensprecher und Politiker, die ohne Rücksicht auf Stimmung und körperliches Wohlbefinden ihre Rollen spielen.

Disziplin ist – was immer man im Ausland auch behaupten mag – keineswegs eine deutsche Erfindung, ja nicht einmal ein deutsches Wort, doch wir haben schon lange, bevor wir das Wort in unsere Sprache einbürgerten, die Disziplin als eine Art von preußischer Tugend in uns aufgenommen; wahrscheinlich, weil die Bereitschaft zu Ordnung, Selbstbeherrschung und Gehorsam in unserem Wesen schon immer vorhanden war. Das hat manche dunkle Episode in unserer Geschichte drastisch gezeigt. Aber die Möglichkeit des Mißbrauchs solcher latenten deutschen Bereitschaft zur Disziplin durch rigorose Machthaber spricht nicht gegen die Disziplin als solche.

Wer sich freiwillig einer Ordnung unterwirft – in klarer Erkenntnis, daß sie notwendig ist –, wird Disziplin als eine Art von Öl empfinden, das die unendlich verzweigte Maschinerie des Zusammenlebens in Staat, Betrieb und Familie ohne Reibungsverluste und Quietschen, also besser und wirkungsvoller, ablaufen läßt.



Mit 1722 Ausstellern aus 37 Ländern wurde ein neuer Rekord erzielt. Insgesamt herrschte bei den Ausstellern eine ausgezeichnete Stimmung. Auf dem Sektor Nutzfahrzeuge gibt es viele ermutigende Anzeichen für eine Erholung im Sog der Investitionsgüterindustrie. Vor allem aus dem Ausland zieht die Nachfrage an



Ein echter Oldie ist dieses Gerät aus dem Jahre 1935. Vor 50 Jahren in ein Fahrzeug eingebaut – das längst das Zeitliche gesegnet hat –, ist der Knorr-Luftpresser bis heute funktionsfähig. Bis zum Zeitpunkt der diesjährigen IAA tat er seinen Dienst als Herzstück einer Druckluftbeschaffungsanlage: Er preßte und preßte und preßte...

KNORR auf der »IAA«

51. Automobilausstellung in Frankfurt



Herr Thiele freute sich besonders über den Besuch von Herrn Dr. Wilfried Guth, bis vor kurzem Vorstandssprecher der Deutschen Bank und langjähriger AR-Vorsitzender der Knorr-Bremse. Die Scheibenbremse, vor deren Schnittmodell sich die beiden Herren unterhalten, ist übrigens ein Volmarsteiner Erzeugnis



Knorr-Gastronomie. Wer jetzt an klare Rindfleischsuppe aus Heilbronn denkt, liegt falsch. Die schmackhafte Brühe war allenfalls Bestandteil eines Vorgerichts, das Knorr-Kunden als kleine Stärkung in dieser gemütlichen Oase inmitten des Messetrubels serviert wurde



Letzte Inspektion des Messestands kurz vor Ausstellungs-Eröffnung. Die Herren Dr. Cavell (Bereichsleiter BF), Fischer sen. (Verkaufsbüro Frankfurt) und Schulz (Leiter d. Nachmarkts) sind zufrieden. Die Demonstrationswand als Blickfang mit den Knorr-Geräten findet ihre Zustimmung. Alles ist klar und übersichtlich angeordnet



Betret wurden die Knorr-Gäste übrigens von diesen ansprechenden Damen. Zwischen aller Technik darf ja auf das weibliche Element nicht verzichtet werden. Mit Charme und Humor stand unsere Damenriege den Knorr-Besuchern Rede und Antwort, wofür sie reichlich Lob und Dank der (ebenfalls gestreßten) männlichen Standbesetzung ernteten

Woher die schönen Messe-Exponate stammen

Ein Job für Bastler und Tüftler

Von den vielen Besuchern auf der IAA, die im Messestand von Knorr vorbeibummelten, stehenblieben, vielleicht interessiert dieses oder eines Exponat in Bewegung setzen, wird kaum einer darüber nachgedacht haben, wieviel Mühe und Kopfzerbrechen es den Werbeleuten und Technikern bereitet, beispielsweise ein solch „abstraktes“ Objekt wie eine Druckluftbremse oder Teile davon gleichermaßen anschaulich als auch adrett zu präsentieren... Was da auf den Knorr-Ständen ausgestellt wurde und alle Jahre wieder in abgewandelter Form auf vielen Messen in aller Welt zu sehen war oder sein wird, ist ja kein Fahrzeug, kein attraktives Accessoire, ja auch nicht ein Motor - es sind unscheinbare und doch so wichtige Apparate, Ventile und Zylinder. Diese Geräte für eine Ausstellung herzurichten, aufzuputzen und ihre Funktion deutlich zu machen, ist Sache der Abteilung VW2, die zur Werbeabteilung gehört.

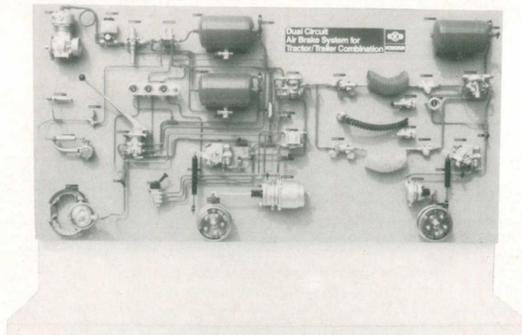
Weit ab von den Fertigungshallen, ganz für sich im eigenen Kleinen Gebäude, arbeitet Herr Maierhofer mit seinem vierköpfigen Team. Es ist eine Welt für sich, und weil hier nach keinerlei konkreten Vorgaben gearbeitet wird, sondern fast jedes geschaffene Modell eine Neuschöpfung ist, könnte man es getrost ein „Studio“ nennen. Die Aufgaben freilich sind fest umrissen: Da ist zuerst einmal das Herrichten von Seriengeräten zu Ausstellungszwecken. Dafür wird geputzt, gestrichen und lackiert, vernickelt und verchromt - bis aus dem grauen Gußstück ein echtes Prunkstück geworden ist. Mehr Arbeit machen natürlich komplette, funktionsfähige Modelle von Bremsanlagen oder - ganz besonders arbeitsaufwendig - Schnittmodelle, die dem Interessenten Einblick in das Innere der Apparate geben und deren Anfertigung vorwiegend in Handarbeit geschieht.

Einige solcher Demonstrationsmodelle, beispielsweise das einer Autobremse mit Motorwagen und Anhänger, stehen - gemeinsam mit weiteren Lehrmodellen aus der Knorr-Werkstatt - nicht nur in der eigenen Kundendienstschule zu Hause oder bei den verschiedenen Bremsendienststellen für Lehrgänge im gesamten Bundesgebiet, sondern auch im Ausbildungszentrum von MAN. Und auch der bayerische TÜV schult seine gefürchteten Kontrolleure an sol-

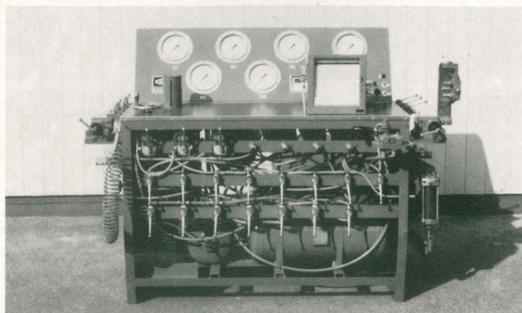
Das Funktionsmodell Koloz wird angeschossen - Hannover '85; v.l. die Herren Maierhofer, Altinger und Landgraf

Endspurt auf dem Knorr-Messestand Hannover '85; v.l. die Herren Maierhofer, Altinger und Landgraf

Universal-Prüfstand für die Berliner Verkehrsbetriebe



Funktionstüchtiges Verkehrsmodell einer Druckluftbremse - Motorwagen und Anhänger



cher Modellbremsanlage von Knorr. Ähnliche Funktionsmodelle werden auch für den Bereich „Schienenfahrzeuge“ geschaffen. Da entstanden zu Anschauungszwecken schon Modelle von Scheibenbremsen oder Magnetschienenbremsen bis hin zu modernen Klotzbremsen und elektronisch gesteuerten Bremsanlagen. Auch der Bereich „Industriesteuerungen“ überreicht regelmäßig einen stattlichen Wunschzettel. So debütierte auf der vergangenen Hannover-Messe das Funktionsmodell des KOLOZ, des kolbenstangenlosen Zylinders, das den Interessenten auf eindrucksvolle Weise Einsatzmöglichkeiten einer pneumatisch betriebenen Anlage als einfaches Handlingerät vor Augen führte. Überflüssig zu sagen, daß von unserem Team Kreativität und Improvisation

gleichermaßen gefordert werden. Es ist ein Job für Bastler und Tüftler - für Leute, die Freude an immer neuen Aufgaben haben und die in der Lage sind, mit den unterschiedlichen Materialien, ob Holz oder Kunststoff, ob Alu oder Stahl, gestalterisch umzugehen.

Das bezieht sich auch auf den Bau von Prüf- und Montageeinrichtungen, dem dritten Aufgabengebiet der kleinen Abteilung. Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn, die selbstverständlich über alle notwendigen Prüfgeräte verfügt, benötigen ausländische Bahnverwaltungen für ihre Knorr-Bremsanlagen entsprechende Prüfstände. Nicht selten werden auch für Montagevorgänge, die sich häufig wiederholen, Hilfseinrichtungen verlangt... So sind die Probleme der Kunden immer wieder anderer Art,

und der Wunsch nach Abhilfe durch Lieferung entsprechender kleiner Anlagen bereitet Herrn Maierhofer und seinen Mannen jedesmal auf neue Kopfzerbrechen - bis schließlich die gewünschte Apparatur in groben Umrissen im Kopf und in der Werkstatt Gestalt annimmt. Und alles eilt!

Streß ist somit kein Fremdwort für die kleine Gruppe, die vielfach unter Zeitdruck arbeiten muß. Daß schließlich doch noch alle Modelle und Exponate für Ausstellungen in aller Welt termingemäß geschaffen, hergerichtet, gegebenenfalls an Ort und Stelle aufgebaut und an Versorgungsleitungen angeschlossen werden können, ist neben allen bisher erwähnten persönlichen Eigenschaften auch der Belastbarkeit des Teams zu verdanken.

Volmarstein

20000ste Scheibenbremse als Geschenkpaket

Das Stahlwerk Volmarstein der Knorr-Bremse lieferte vor kurzem die 20000ste Scheibenbremse an die Firma Kässbohrer in Ulm aus. Dieses Unternehmen gehört zu den führenden Omnibusherstellern der Welt, das die Volmarsteiner Bremse serienmäßig einbaut. Die Kundenzetschrift von Kässbohrer berichtete über diese erfreuliche Tatsache ausführlich:

Bereits 1964 haben wir die ersten Scheibenbremsen in unsere Setra-Busse eingebaut und die Vorzüge dieses Bremssystems - spezifisch für den Reisebus mit seiner höheren Geschwindigkeit und seiner dynamischen Achsdruckverlagerung nach vorn - erkannt, genutzt und zur heutigen Perfektion gebracht.

Diese für den modernen Omnibusbau bemerkenswerte Entwicklung hat dazu geführt, daß jetzt die 20.000. Scheibenbremse für einen Setra von der Firma Knorr geliefert wurde.

Wir haben der Omnibus-Scheibenbremse damit zum Durchbruch verholfen - nicht zuletzt durch die Tatsache, daß die Reisebusse der Setra Baureihe 200 von Beginn an serienmäßig an der Vorderachse mit Knorr-Scheibenbremsen ausgerüstet wurden. Auch unsere Linienbusse werden in steigender Tendenz mit Scheibenbremsen bestellt. Die Busfahrer wissen das feinfühliges Ansprechen der Bremsen und den gleichmäßigen Bremskraft-Aufbau links und rechts sowie das günstige Fadingverhalten, besonders bei extremen Belastungen wie bei Bremsungen aus hoher Geschwindigkeit und auf Gefällstrecken, zu würdigen. Die Busunternehmer schätzen neben der Erhöhung der Fahrsicherheit den wirtschaftlichen Aspekt durch die günstige Montagezeit bei Belagewechsel und durch die sehr hohen Standzeiten der Beläge, die nach aktuellen Erfahrungswerten zwischen 100.000 und 200.000 km anzusetzen sind. Begünstigt wird diese Leistung durch die Verbindung mit einer Retarderbremse.

Die positiven Praxisurteile haben uns ver-



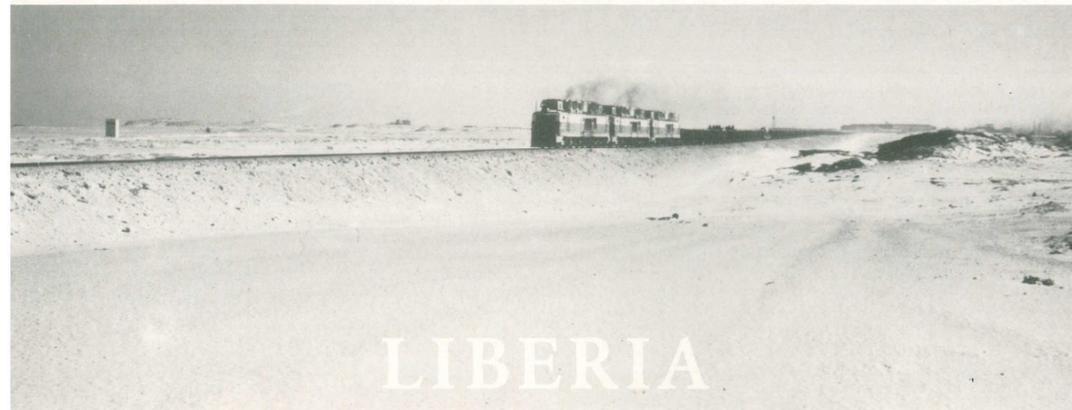
Die Scheibenbremse wurde seit 1968 in Volmarstein entwickelt. Ständig angepaßt und verbessert, wird sie heute in dritter Generation geliefert

anlaßt, ab jetzt auch die Baureihe „International“ und den Typ „Rational-HR“ serienmäßig mit Scheibenbremsen an der Vorderachse anzubieten.

Seit über 20 Jahren bestehen Geschäftsverbindungen zu der Firma Kässbohrer. Daß sie sich so erfreulich entwickelten, ist in entscheidendem Maße unserem Volmarsteiner Werk mit zu verdanken. Dort begann man im Juli 1968 mit der Entwicklung einer belüfteten Scheibenbremse für Nutzfahrzeuge. Sie erlebte ihr Debüt 1969 auf der IAA. Langwierige Versuche und Materialanalysen waren für diese Entwicklung notwendig gewesen. Güßarten mußten getestet, neue Legierungen erprobt werden. Über Jahre hinweg wurden auf dem Schwungmassenprüfstand extreme Bremsituationen simuliert, bei denen sich die Brems Scheiben bis zu 800 Grad erhitzten. Erst als diese Versuche erfolgreich abgeschlossen werden konnten, begann die praktische Erprobung in Zusammenarbeit mit der Firma Kässbohrer auf Abertausenden von Straßenkilometern quer durch Europa. 1973 war es soweit: Knorr-Scheibenbremsen gingen in Serienfertigung. In Europa waren es die ersten Serienscheibenbremsen für schwere Nutzfahrzeuge mit 10-Tonnen-Achsen.

Heute ist bereits die dritte Generation im Einsatz. Mit der ersten Generation, der 1 V/H 20, waren bis Ende 1978 über 5000 Omnibusse viele Millionen Kilometer gefahren. Die Erfahrung bestätigte das günstige Fadingverhalten, das feinfühliges Ansprechen, den Fortfall der Servowirkung und die thermische Überlegenheit. Die zweite Generation dieser Schwenksattel Scheibenbremse wurde auf der Internationalen Automobilausstellung 1979 vorgestellt: die 2 V/H 20.

Was den Komfort betrifft, gehören Reisebusse heute zu den luxuriösen Personenzugmaschinen. Sie können bis weit über eine halbe Million DM kosten - man mutet ihnen aber auch Jahresfahrleistungen von durchschnittlich 100.000 km, manchmal sogar 200.000 km zu.



Land der Freien

Sein Reichtum sind die Erzvorkommen



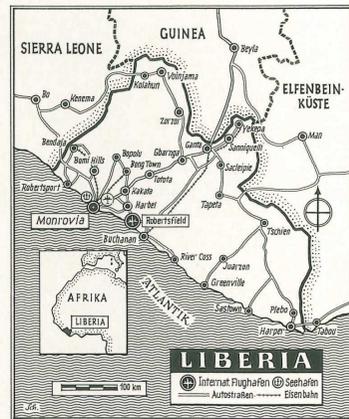
Knorr-Bremssysteme bewähren sich im harten Einsatz jeden Tag aufs Neue – wie bei der LAMCO und der Bong Mine

Unsere Service-Techniker sind weitgereiste Leute. Sie kennen sich selbst an Plätzen aus, die Globetrotter normalerweise links liegenlassen – aus welchen Gründen auch immer. Eines dieser Länder ist die Republik Liberia, ein Land des Schwarzen Erdteils, das niemals Kolonie war. Es wurde zum selbständigen Staatswesen 1847, wurde aber ursprünglich schon 1822 von freigelassenen Negerklaven aus den Vereinigten Staaten gegründet.

Herr Schilling vom Kundendienst kennt das Land mit seiner 500 Kilometer langen, herrlichen Atlantikküste, an die sich teils Urwald, teils

offene Savannenlandschaft anschließt, zum Landesinnern langsam ansteigt und schließlich im Norden von Gebirgszügen überragt wird mit dem Monte Nimba (1850 m) als dem höchsten Gipfel Liberias. Er kennt die Landschaft deshalb so gut, weil quer durch das Landesinnere eine der beiden Erzbahnen fährt, deretwegen Herr Schilling von Zeit zu Zeit überhaupt dort seine Besuche macht.

Liberias Reichtum sind seine Eisenerze, und der Bergbau ist der wichtigste Wirtschaftszweig des produzierenden Gewerbes. Den beiden größten Bergbaugesellschaften, der amerika-



Liberia – hier leben rund 2,5 Millionen Menschen auf einer Fläche, knapp halb so groß wie die Bundesrepublik

nisch-schwedisch-liberianischen „LAMCO“ und der deutsch-italienisch-liberianischen „Bong Mining Company“ (BMC) gehören auch die beiden wichtigsten Eisenbahnlinien. Sie führen von den Abbaugeländen im Landesinnern direkt zu den Verladehäfen Buchanan bzw. Monrovia. Für die LAMCO rollen 35 Lokomotiven von Henschel und ca. 1000 Güterwagen die 280 km von Yekeba zur Küste; bei BMC sind 4 große Streckenlokomotiven von Krauss-Maffei, 6 schwere Rangierlokomotiven von Henschel und ca. 450 Erz-, Güter- und Tankwagen zwischen Bong und Monrovia auf einer Strecke von 80 km mit

8% Gefälle im Einsatz. Da sämtliche Fahrzeuge der beiden Bergbaugesellschaften mit Knorr-Bremsen ausgerüstet sind, läßt sich denken, daß sich Herr Schilling während des Aufenthalts im Lande nicht langweilt. Es gibt gut zu tun.

Das gilt glücklicherweise auch für die Freizeit. Für ihre europäischen Mitarbeiter (LAMCO: 360, BMC: 280) und deren Familien haben die beiden Bergbaugesellschaften Bungalowsiedlungen erstellt und sie mit großzügigen Sportanlagen ausgerüstet. Unser golf- und tennisbegeisterter Herr Schilling braucht daher auf seine Hobbies nicht zu verzichten, zumal sich das gesellschaftliche Leben dieser weißen Kolonie ohnehin rund um diese Anlagen, wozu auch das Schwimmbad und der Reitstall gehörten, abspielt. Diese Freizeiteinrichtungen versöhnen die für durchschnittlich vier Jahre in Liberia verpflichteten weißen Betreuer der Erzminen etwas mit ihrem ansonsten wenig abwechslungsrei-

chen Alltag. Denn trotz aller Annehmlichkeiten wie Hauspersonal, deutscher Schule (BMC) und entsprechender Vergütung muß ja auf vieles verzichtet werden. Beispielsweise auf die Lieblingsgerichte: Der Speisezettel ist gleichermaßen eintönig wie einseitig (die übliche Tablette gegen Malaria als Dessert eingeschlossen), denn es herrscht Mangel an frischem Gemüse. Vertraute Sorten erreichen zwar dann und wann die Verkaufregale der Supermärkte, doch dann ist das Grünzeug bereits welk und unansehnlich. Auch ein unterhaltsamer Stadtbummel, der in unseren Breiten noch immer Gesprächsstoff liefert, entfällt: Die schlichte Hauptstadt Monrovia an der Küste mit ihren 350 000 Einwohnern bietet allenfalls afrikanisches Leben und Treiben... So fliegt, wer sich ein paar anregende Urlaubstage leisten will, eben auf die drei Stunden entfernten Kanarischen Inseln.

Die Touristen fehlen

Sicher wäre das Stadtbild um Monrovia etwas weltstädtischer, wenn Liberia für den Tourismus erschlossen werden könnte. Aber das macht das Klima einen Strich durch die Rechnung: Die schöne Küste erfreut sich dank konstanter Südwestwinde eines ausgedehnten Schnürlregens. Eine Regenzeit löst die andere ab. Dann schüttert es kübelweis vom Himmel – und dies ausgerechnet in den Sommermonaten, wo sich Europas Sonnenhungrige auf die Reise machen.

So kommt es, daß Liberias weiße Strände unverbaut und über Kilometer einsam sind. Für Herrn Schilling, der schon hin und wieder einen arbeitsfreien Sonntag dort verlebte, sind es die schönsten überhaupt. „Sie sind paradiesisch...“, sagt er und schaut gedankenverloren durch das Fenster auf die Bäume, die bereits ein scharfer Wind entlaubt.

Neue Loks für die Türkei



Für die Türkischen Staatseisenbahnen ist diese dieselelektrische Lokomotive bestimmt,

die kürzlich zusammen mit zwei weiteren von München in Richtung Kleinasien auf die Reise ging. Alle erhalten eine Bremsausrüstung von Knorr. Sie wurde den besonderen Bedingungen angepaßt, die für Rangierloks gelten: schnelles Wechseln des Führerstands und zeitabhängige Steuerung der Bremskräfte. Die Bedienung der Bremse erfolgt mit dem gleichen Hebel, der auch die Antriebskräfte (Traktion) steuert. Es ergab sich eine einfache und kompakte und vor allem bedienungsfreundliche Führerbremsanlage. Die gesamte Brems- (und Traktions-) Steuerung erfolgt elektro-magnetisch; die moderne Anlage vom Typ HZE (nämlich Reihe H, Zeitabhängig, Elektrisch) läßt sich daher mit einer Funkfernsteuerung ausrüsten. Die Bremse der Lok kann unabhängig von den Bremsen des Zuges angelegt und gelöst werden, was zur Erleichterung der Rangiervorgänge beiträgt. Die Bremskräfte werden durch unsere kompakten Klotzbremsen der Reihe PR erzeugt, die auch noch mit einem Parkbremsstell ausgerüstet sind, der die Feststellbremskraft durch eine Feder erzeugt. Die ganze Einheit wird vom Lokbauer mittels vier Schrauben montiert und erspart damit das konservativ, aufwendige Bremsgestänge. – Das Herz der Bremse ist selbstverständlich unser KE-Steuerventil. Mit Druckluft versorgt wird die Bremse übrigens durch einen 2stufigen Eisenbahnkompressor von MWM Mannheim mit einem Hydraulikgetriebe der Fa. Behr.

Technische Daten:
Lok-Typ: DE 1000 (Krauss-Maffei)
Dienstgewicht: 680 kN
Gesamtklotzkräft: 440 kN

Achsfolge: Bo Bo
Antrieb: Dieselelektrisch
Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
Bremsart: G – P – M.

Wo Knorr seit langem einen guten Namen hat

Die guten Geschäftsverbindungen der Knorr-Bremse zur Türkei haben Tradition: Ein Vertretungsvertrag besteht bereits seit Dezember 1925. Das Reich unter dem Halbmond steht damit auf der Liste der Knorr-Exportländer ganz oben. Und bis heute bestehen intensive Lieferbeziehungen zu den türkischen Staatsbahnen (TCDD): Neben Lok-Ausrüstungen wie für das nachstehend beschriebene Projekt Krauss-Maffei liefert Knorr in erster Linie Ausrüstungen für Waggons (KE-Steuerventile) und Reisezugwagen. In beiden Wagengattungen sind dabei zu über 90 Prozent unsere KE-Bremsen zu finden.

Die ersten drei von insgesamt fünfzig Diesellokomotiven, die Krauss-Maffei für die türkischen Staatsbahnen baut, sind kürzlich in München-Allach fertiggestellt worden und haben auf eigenen Rädern ihre Fahrt über den Balkan angetreten, allerdings eingereiht in einen Güterzug. Insgesamt werden fünfzehn dieser vierachsigen Lokomotiven in der Bundesrepublik hergestellt, die übrigen unter wachsender Eigenbeteiligung der TCDD-eigenen Werkstätte Eskishehir in der Türkei montiert.

Der Auftrag war gegen härteste internationale Konkurrenz nach Deutschland vergeben worden. Dafür wird die Türkei nicht nur in Montage und Fertigung einbezogen, sondern darf die Lokomotiven auch selbst bauen und anbieten. Beim laufenden Auftrag werden die Teile für fünf Lokomotiven noch vollständig aus Deutschland angeliefert und in Eskishehir montiert, bei den restlichen wird der Anteil der türkischen Eigenfertigung bereits bis zu 30 Prozent erreichen.

Zuständigkeiten innerhalb des Vorstands:

- DA – Herr Heinz Hermann THIELE, Sprecher des Vorstands
- Vertrieb/Kundendienst/Werbung/Übersetzung
- Personal „leitende Mitarbeiter“ gem. BVG § 5.3.3
- Recht
- Produktbedarfsplanung/Versand
- Technik (ohne Produktion) –kommissarisch –
- DK – Herr Rudi GORR
- Personal (ausgenommen „leitende Mitarbeiter“ gem. BVG § 5.3.3)
- Organisation und Datenverarbeitung
- Materialwirtschaft
- DF – Herr Bruno GÜCKEL
- Finanz- und Rechnungswesen
- DS – Herr Dr. Günther KRAWITZ
- Produktion
- Qualitätssicherung
- Motorenbereich
- Baubüro

Nachdem die Fusion und die Ausgliederung des Motorenbereichs erhebliche substantielle Eingriffe bedeuten, kann die endgültige Festlegung erst nach Abschluß der zur Zeit laufenden Untersuchungen der Ablauforganisation und der Strukturanalyse erfolgen.

- ### Personelle Veränderungen / Ernennungen
- Herr Karl WYDRA wurde zum Leiter des Bereichs „Luftdrucksteuerung“ (BS) ernannt und erhielt Gesamt-Prokura gemäß § 49 des HGB für die Hauptniederlassung München.
 - Herr Ralph KEME wurde zum Leiter des Vertriebs im Bereich „Kfz-Bremsen“ (VF) und gleichzeitig zum Abteilungsleiter ernannt.
 - Herr Dr. Thomas SCHMITT (TV) wurde zum Abteilungsleiter ernannt.
 - Herr Dipl.-Ing. Thomas STÖRZINGER wurde zum Stellvertreter von BEK – Herr PÖLLINGER für das Arbeitsgebiet „Pneumatische Bremssteuerung“ ernannt.

- ### Änderungen in der Hauptabteilung TP
- In der Hauptabteilung TP „Patente und Verträge“ wurden mit Wirkung vom 1.7.1985 folgende organisatorische Änderungen vorgenommen:
- Die Aufgliederung in die Abteilungen TP 1 und TP 2 entfällt. Die Bearbeitung der Patente und der Dokumentation erfolgt im Rahmen der Hauptabteilung TP, Leitung Herr LEWETAG.
 - Die Bearbeitung der Rechtsfragen wird im Rahmen einer neuen Hauptabteilung „Recht“ – Kurzzeichen RA, Leitung Herr SCHEURER – vorgenommen. Ihr zugeordnet sind die Abteilungen RA 1 „Allgemeine Rechtsfragen“, Leitung Herr SCHEURER i.P.U., und RA 2 „Lizenzen und Verträge“, Leitung Herr HERRMANN. – Die Hauptabteilung RA ist DA unterstellt.
 - Herr SCHEURER wird zum Syndikus der Firma ernannt.

Wie soll Ihr Chef herausfinden, was Sie motiviert? Er kann Sie schlecht direkt fragen: „Was motiviert denn Sie besonders?“ Sie müssen ihm helfen, indem Sie offen sagen, was Sie motiviert, z. B. ihm eine entsprechende Rückmeldung nach Erledigung einer bestimmten Aufgabe geben.

Viele Mitarbeiter teilen nur indirekt mit, was sie motiviert, und deswegen erkennen die Chefs nicht deren wahre Motivation. Es gibt viele



Signale über Motiviert- bzw. Nichtmotiviertsein, z. B.

- die Mimik, die Engagement, Neutralität oder Desinteresse anzuzeigen, kann,
- die Art, wie der Mitarbeiter an eine bestimmte Aufgabe herangeht und sie erledigt,
- das Interesse, das er für eine Tätigkeit zeigt, wenn sie z. B. in der Arbeitsgruppe verteilt werden soll,
- Bemerkungen in Nebensätzen wie „Na gut“ (nach Erhalt einer Aufgabe)
- „Wenn es sein muß“ (eigentlich ist diese Arbeit nicht sinnvoll)
- „Gibt es keine anderen dafür, z. B. Herrn X oder Fräulein Y“ (= Weshalb muß ich immer die „blöden“ Arbeiten verrichten? Haben Sie etwas gegen mich?)

Es kann natürlich für Sie das schwierigere Problem geben, daß Sie nicht ohne Schaden für sich die wahre Motivation zeigen dürfen. Ihr Chef geht fast in seinem Beruf auf und will Sie mitreißen; Sie aber tun als Ehefrau und Mutter Ihre Arbeit im Betrieb zwar ganz gern, aber Ihre eigentliche Motivation liegt in der Familie. Offenbaren Sie diese Motivation, dann reagiert der beruflich engagierte Chef mehr oder weniger „sauer“. So passen taktisch geschickte Mitarbeiter ihre vorgegebene Motivation der wichtigsten ihres Chefs an. Ist dieser besonders ehrgeizig, so geben auch Sie Ehrgeiz als Motivation vor und finden dessen volle Anerkennung.

Wenn Sie also Vorgesetzter sind, dann müssen Sie deshalb Ihre eigene Motivstruktur genau kennen, weil sonst Ihre cleveren Mitarbeiter Sie manipulieren können. Ich sprach nicht von Motiv, sondern Motivstruktur. Manche reden auch von Motivbündeln. Damit ist gemeint, daß jeder Mensch von verschiedenen Motiven bei seinem Handeln bewegt wird, wenn auch vielleicht eines unter ihnen besonders wichtig ist.

Manche Motive sind nur vordergründig, z. B. Ehrgeiz. Ein Mensch entwickelt Ehrgeiz, weil er anerkannt sein will. Das ist sein wahres Motiv. Wird dies also auf andere Weise auch erfüllt, wird sein Ehrgeiz stark zurückgehen.

Was sind Ihre eigenen vordergründigen und was Ihre wahren Motive?

Das Wort „freiwillig“ ist bedeutsam; denn ein Handeln unter Zwang; z. B. aus Angst vor Strafe wie den Verlust der jetzigen Stellung bei Knorr oder sogar des Arbeitsplatzes, hat mit Motivation nichts zu tun, auch wenn dies äußerlich anders aussieht, weil manche Menschen ihre wahre Gesinnung gut zu verbergen wissen.

Wie sehr haben Sie eigentlich bisher über sich selbst und Ihre Motive nachgedacht? Wenn ich Führungs- oder Verkaufseminare durchführe, dann lasse ich die Teilnehmer, bevor ich mit den Gesprächsübungen beginne, erst einmal niederschreiben, wo sie ihre eigenen Stärken und Schwächen beim Führen oder Verkaufen sehen. Das Ergebnis ist immer wieder gleich: Von wenigen Ausnahmen abgesehen, haben die Menschen große Schwierigkeiten, sich selbst einzuschätzen. Manche sagen in dieser Situation naiv: „Das kann ich doch nicht, das müssen doch die anderen machen!“ Sicher tun das andere ständig bei Ihnen, sonst könnten Sie sich selbst keine Rückmeldung geben, aber es bleibt dennoch Ihre ureigene Aufgabe, sich immer wieder zu hinterfragen:

- Wo stehe ich?
- Was kann ich?
- Was nicht?
- Wie vermag ich mich noch zu verbessern?
- Stagniere ich in meiner Entwicklung, ist sie sogar rückläufig oder steigere ich mich bei meiner Arbeit?

Wesentliche Erkenntnisse im Hinblick auf die eigene Motivation können Sie daraus ersehen, welche Motivationskonflikte Sie mit sich haben:

- Wenn Sie die Arbeit x und y erledigen müssen, welche ziehen Sie dann vor?
- Haben Sie eine schwierige berufliche Arbeit am nächsten Tag vor sich, zu der Sie nach Ihren bisherigen Erfahrungen ausgeruht sein müssen – gehen Sie dann am Vorabend schlafen als sonst ins Bett oder kann Sie ein spannender Krimi verführen?
- Welche Arbeiten gibt es, die zwar auf Ihrem Schreibtisch liegen, zu deren Erledigung Sie aber immer wieder nicht kommen?
- Wenn Sie morgens im Betrieb beginnen: Mit welchen Aufgaben fangen Sie dann an?
- Welche Arbeiten können Sie auch zu Ihren leistungsschwachen Zeiten am Tage noch konzentriert erledigen?

Die Antwort auf jede der Fragen sagt Ihnen, wo Ihre Motivation liegt. Viele Menschen scheitern die Erledigung unangenehmer Aufgaben



vor sich hin. Sie sind froh, wenn sie immer wieder etwas daran hindert, mit ihnen zu beginnen. In leistungsschwachen Zeiten muß unsere Motivation eher stark sein, um dennoch gute Ergebnisse zu schaffen.

mit guten Vorsätzen gepflastert ist. Wenn Sie mit einem Ihrer Mitarbeiter ein Kritikgespräch geführt haben, dann müssen Sie bei der Analyse seiner Reaktionen beachten:

1. Weshalb hat Ihr Mitarbeiter einen bestimmten Fehler begangen?

War es Flüchtigkeit, eine augenblickliche Überforderung oder aber die Folgen einer falschen Einstellung, z. B.: „Weshalb soll ich sparen, Knorr hat doch Geld genug.“ Der Mitarbeiter kann einen Auftrag von Ihnen falsch verstanden haben. Das läßt sich schnell korrigieren, aber eine Einstellung wie die zur Sparsamkeit? Da

können Sie auch durch ein sehr geschickt geführtes Kritikgespräch nur beginnen, einen Prozeß der Einsicht einzuleiten. Sie müssen stets sehr wachsam sein, wenn Ihr Partner sofort alles einseht, was Sie kritisiert haben. Wenn das so klar wäre, warum hat er es denn noch nicht von allein realisiert? Das sogenannte



Aha-Erlebnis, wie die Psychologen den Zustand nennen, ist sehr selten. Es entspricht einer Art von Erleuchtung, welche die Worte des Chefs ausgelöst haben.

2. Der Mitarbeiter reagiert auf Ihre Kritik mit den Worten: „Ich werde mich bemühen.“ Das ist die Umschreibung für: „Es wird sich nichts ereignen.“ Allenfalls hat der Mitarbeiter in diesem Gespräch gute Vorsätze bewiesen, aber motiviert ist er auf keinen Fall. Also sind Sie mit Ihrem Motivationsversuch gescheitert.
- Bisher habe ich Sie in diesem Beitrag immer wieder als Vorgesetzten angesprochen bzw. zu Hause als Vater. Nehmen wir jetzt an, Sie seien Mitarbeiter ohne Führungsverantwortung. Dann bleiben auch für Sie meine Ausführungen wichtig. Jeder muß sich klar sein darüber:
1. Welche festen Einstellungen er besitzt,
 2. was ihn deshalb motivieren oder
 3. ihn nur veranlassen kann, gute Vorsätze zu fassen, sich aber nicht zu ändern.
- Die Frage unseres Aufsatzes lautet: „Wann bin ich eigentlich motiviert?“
- Unsere erste vorläufige Antwort darauf: Wenn ich freiwillig etwas tue.

Dr. Klaus Rischar

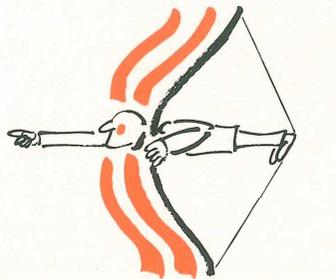
WANN BIN ICH EIGENTLICH MOTIVIERT?

Was heißt eigentlich „motiviert“? Diese Frage scheint unnötig zu sein, reden wir doch im privaten und beruflichen Alltag oft arüber, daß wir für etwas motiviert oder demotiviert sind. Dennoch herrscht große Begriffsverwirrung, wie ich immer wieder feststellen muß. Es ist notwendig, daß wir drei Begriffe klar auseinanderhalten:

- Einstellung
- Motivation
- Guter Vorsatz

Sie und Ihre Kollegen und Mitarbeiter haben eine bestimmte Einstellung zur Arbeit – nicht zu

der, die Sie gestern oder heute verrichten müssen, sondern zur beruflichen Arbeit schlechthin. Wenn Sie an sich selbst denken, dann wissen sie, daß Ihre Einstellung zur Leistungsorientiertheit seit vielen Jahren gleich geblieben ist. Sie sagen nein? Das stimmt! Dann aber meinen Sie nicht die Leistungsorientiertheit allgemein, son-



dern den Einsatz, den Sie bei Knorr zeigen. Der kann sehr unterschiedlich sein, z. B. wenn Ihr Chef gewechselt hat und an die Stelle eines verständnisvollen, kooperativen Vorgesetzten in autoritärer getreten ist, der zudem wenig Wert auf ein gutes persönliches Verhältnis zu einem Mitarbeitern legt. Sie können dann in die mere Emigration gegangen sein, wie das die „ächtele“ nennen. Da Sie aber weiter leistungsorientiert sind, haben Freizeitbeschäftigungen Ihnen höheren Stellenwert bekommen. Darauf erlegen Sie jetzt ihre Energie. Dabei kann es sich um sportliche Aktivitäten ebenso handeln wie um Schwarzarbeit oder Nachbarschaftshilfe. Ihr Chef kann jetzt von Ihnen annehmen, Sie seien faul, weil er nicht weiß, wie Sie Ihre Freizeit gestalten. Halten wir also als wichtige Erkenntnis fest:

Es gibt wenige Menschen, die in Beruf und Freizeit wenig Schwung und Leistungsbereitschaft entwickeln. Viele zeigen Leistungsorientiertheit – die Frage ist nur, wofür. Da beginnt die Aufgabe des Vorgesetzten: Er hat die Leistungsorientiertheit eines Mitarbeiters erkannt und sucht sie nun durch richtiges Motivieren

zur beruflichen Tätigkeit umzulenken.

Es gibt in der mittleren und älteren Generation nicht wenige, die behaupten, daß unsere heutigen Auszubildenden und jungen Fachkräfte bedeutend weniger fleißig seien als sie selbst in diesem Alter es waren. Das stimmt so nicht! Sicher besteht heute grundsätzlich weniger Notwendigkeit, sich im Berufsleben anzustrengen als in der Zeit des Aufbaus nach dem letzten Krieg. Außerdem hat die Freizeit und deren Gestaltung eine viel höhere Bedeutung als früher gewonnen. Dennoch gilt auch bei jungen Menschen: Spricht sie der Vorgesetzte richtig an, dann werden sie auch im Betrieb hohe Leistungsorientiertheit zeigen, z. B. wenn er ihnen wirklich Aufgaben delegiert, das heißt zur selbständigen Erledigung anvertraut.

Gehen wir von unserem Beispiel „Leistungsorientiertheit“ zurück zur Klärung des Begriffs „Einstellung“:

Einstellung ist ein über längere Zeiten gleichbleibendes Verhalten eines Menschen gegenüber

- einer Idee,
- einer Sache,
- einem einzelnen Menschen,
- einer Menschengruppe.

Aus der Begriffserklärung wird deutlich, daß Sie als Vater bei Ihren Kindern, als Chef bei Ihren Mitarbeitern nur geringe Chancen haben, deren Einstellung zu ändern. Das kann nur gelingen, wenn Sie geduldig auf den anderen einwirken und sich so langsam ein Prozeß entwickelt von einer Einstellung hin zu einer anderen. Es ist also wichtig zu wissen:

1. Wann liegt eine Einstellung vor?
2. Welche Einstellung habe ich, welche erwarte ich von anderen?

bleiben wir bei unserem betriebsnahen Beispiel der Leistungsorientiertheit. Liegt diese vor, dann können Sie als Vorgesetzter den betreffenden Mitarbeiter motivieren, d. h. ihn veranlassen, freiwillig das zu tun, was Sie von ihm wollen. In diesem Satz ist das wichtigste Wort: tun. Dadurch unterscheidet sich nämlich „motiviert sein“ klar vom guten Vorsatz, der nicht verwirklicht wird oder, wie man in der katholischen Kirche zu sagen pflegt, vom Weg zur Hölle, der

Neuer Meister für AV 42

Mit Wirkung vom 1. Juli 1985 übernahm Herr Jakob STRECKER als Meister AV 42 (Werkzeugausgabe, -schleiferei, Kst. 034, 035, Personalführungsnummer 558). – Wir wünschen Herrn Strecker in seinem neuen Aufgabengebiet viel Erfolg und bitten, ihn zu unterstützen.

Ausbildung erfolgreich abgeschlossen

Im Juli 1985 legten 21 unserer Auszubildenden im Werk München die Facharbeiterprüfung ab – in den Ausbildungsberufen

Dreher:

Edwin AECHTNER, Manfred BINDER, Rainer EDER, Markus FORSTNER, Günter HEUMANN, Robert KOPF, Klaus LILGE, Josef MAIER, Uwe SUTSCHED, Christine SCHWERTNER, Jürgen UNZEITIG und Andrea WEBER;

Maschinenschlosser:

Michael DEURINGER, Artur GASCH, Johann HAID, Bernhard OBERPRIELER und Reinhard SCHOGER;

Mechaniker: Gerhard MELCHER;

Technischer Zeichner: Thomas ERTL, Uwe NIEDZWETZKI und Ingrid URBAN.

»...unbeanstandet«

Ein dänischer Fabrikant, der bei Warensendungen ins Ausland Angaben über Art und Gewicht der Waren machen mußte, bezweifelte, daß seine Formulare jemals von den Zollbehörden gelesen würden. Er setzte in die Rubrik »Art der Sendung« ein halbes Jahr lang Bezeichnungen ein wie: »Entschlafene Beamte«, »Rosa Weihnachtsmänner« oder »Gebrauchte Hurrarufe«. Die Formulare blieben unbeanstandet.

Gefunden von Frau Eppinger in der Zeitschrift »Produktion«

BfA

Guter Rat ist kostenlos

Haben Sie Fragen zu Ihrer Rente? Brauchen Sie eine „Kur“? Müssen Sie einen Antrag stellen?

In diesen und ähnlichen Fragen zur Rentenversicherung der Angestellten können Sie sich an einen der 1.850 *Versichertenältesten* der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) wenden. Die Anschrift Ihres „Helfers in der Nachbarschaft“ erfahren Sie bei den Gewerkschaften, Versicherungsämtern, Gemeindeverwaltungen, Krankenkassen und bei den Auskunfts- und Beratungsstellen der BfA.

Am besten vereinbaren Sie telefonisch einen Termin.

Übrigens: Die Versichertenältesten sind ehrenamtlich tätig und beraten Sie kostenlos.

Unsere Jubilare

25 DIENSTJAHRE

Knorr-Bremse München



KARL GEYER
NC-Einrichter
1. 9. 85



RUDOLF MAYR
Fräser
1. 9. 85



DIETER ENGLISCH
Prokurist
1. 10. 85

Carl Hasse & Wrede



UWE GIPS
Elektromonteur
24. 10. 85



Mit Wirkung vom 1. 8. 1985 wurde Dr.-Ing. Günther Krawitz zum Vorstand bestellt.

Herr Dr. Krawitz kam von den Motoren-Werken Mannheim, wo ihm seit 1983 der Vorstandsbereich Technik unterstellt war, zur Knorr-Bremse; er ist also mit den Belangen unseres Unternehmens vertraut. Darüber hinaus gewann die Knorr-Bremse mit Herrn Dr. Krawitz einen Fachmann, der auf den Gebieten Fertigungstechnik und Produktionsabläufe eigene langjährige Erfahrungen mitbringt.

Firmen mit so bekannten Namen wie Bremer Vulkan Schiffbau- und Maschinenfabrik und MAN zählen zu den Stationen seines beruflichen Werdegangs. Er lernte den Maschinenbau von Grund auf kennen, so daß seine Mitarbeiter in ihm einen Vorgesetzten finden werden, der Verständnis für ihre Sorgen und Nöte hat, weil er sie aus eigenem Erleben heraus kennt. Seinen akademischen Grad erwarb der gebürtige Bremer vom Jahrgang 1942 am Lehrstuhl für Werkzeugmaschinen und Betriebstechnik der Universität Karlsruhe nach vierjähriger wissenschaftlicher Assistententätigkeit.

Wir wünschen Herrn Dr. Krawitz Glück und Erfolg für seine neuen Aufgaben!



NEU AUF DEM BUCHMARKT

Die Entwicklung früherer deutscher Kolonien bis zur Gegenwart

Der frühere Geschäftsführer der Knorr-Bremse München, Joachim Schultz-Naumann, ist nach seiner Pensionierung vor einigen Jahren unter die Buchautoren gegangen – diese Tatsache ist dem literarisch interessierten Leser unserer Zeitschrift ja bekannt, denn vor drei Jahren stellten wir sein Buch „Die letzten dreißig Tage. Das Kriegstagebuch des OKW April/Mai 1945“ vor. Nun liegt ein neues Werk von ihm vor (siehe Abbildung). In ihm trägt er mit großer Genauigkeit und Sachkenntnis die interessante und für uns heute sehr lehrreiche, fast vergessene Geschichte der Samoa-, Karolinen- und Marshallinseln, Neuguineas und des Klautschou-Gebietes zusammen, über denen einst die schwarz-weiß-rote Flagge wehte. Der Autor hat dafür nicht nur einen Berg von alten Büchern und Dokumenten durchgearbeitet – und alle Quellen sehr akkurat angegeben! – sondern sich auch auf vielen Reisen vor Ort informiert. Manches hat er sogar selbst fotografiert wie z.B. den alten Boy des letzten Gouverneurs von

Deutsch-Guinea oder die noch gut erhaltenen Bauten aus der wilhelminischen Zeit in Chinas Tsingtau. Das Werk, das eine Lücke in der Geschichtsschreibung schließt, ist so klar und übersichtlich gegliedert, daß es sehr wohl als Nachschlagewerk dienen kann. Der Autor hat das getan, was die meisten Kolonialhistoriker unterließen: Er hat die Entwicklung bis zur Gegenwart dargestellt.

Nachdem besonders in den letzten Jahren so manch tendenziöse Darstellung über die deutschen Kolonien in den Medien erschienen ist, tut es gut, dieses Werk eines gründlich recherchierenden Privathistorikers zu lesen, der darin abschließend feststellt: „Keines der deutschen Schutzgebiete im Pazifik ist auf unredliche Weise in die Hände der Deutschen gelangt... Die Deutschen waren sicherlich keine schlechteren Kolonialisatoren als andere Völker. Unparteiische Beobachter haben dies immer wieder bestätigt. Auch heute sind die Deutschen unvergessen. Ihr Name wird mit Achtung genannt.“

Fahrrad-Marathon durch Norwegen

»Den Store Styrkeproven«

Ein wahnwitziges Unternehmen

Es ist eine Stunde nach Mitternacht, da hackt jemand Brennholz im nördlichen Schummerlicht der Sommersonnenwende. Es ist für die Bulleröfchen inmitten der Zelte bestimmt, wo die mit Papierlaken und Filzdecken bestückten Matratzen bereitliegen. Auf einer hat sich auch schon etwas in Decken Gewickeltes niedergestreckt: Es könnte ein Mensch sein.

Nein, eine Idylle ist das hier nicht gerade. Das Zeit mit den diversen Getränken und reichhaltig belegten Broten habe ich verlassen, spüre noch etwas die verbrannte Zunge von der heißen Brühe und beschließe, auch erst einmal eine Schlafpause einzulegen. Zwar ist Oslo noch 370 km entfernt, aber seit Trondheim liegen 190 km hinter mir, davon 150 km ansteigend bis auf die Paßhöhe von über tausend Metern. Das Fahrrad kann ich einfach stehenlassen, das klagt mir hier niemand, zumal es ein Normal-Schlitten inmitten der vielen Rennräder ist.

„Den Store Styrkeproven“ heißt dieses wahnwitzige Unternehmen, das alljährlich in der zweiten Junihälfte in Norwegen durchgeführt wird. 560 km von Trondheim nach Oslo sind per Fahrrad in maximal 48 Stunden zu bewältigen, eventuelle Ruhepausen eingerechnet. „Eventuelle“ – denn die Profis machen keine; sie werden aus Begleitfahrzeugen verpflegt und rasen die Strecken in einem Zug herunter. Die Spitzenzeiten liegen unter 15 Stunden...

Aber es gibt sie auch noch, die einmaligen Teilnehmer, die nur wissen wollen, ob sie das schaffen können – und die alten, unentwegten, die es Jahr für Jahr wieder versuchen. Ein 73jähriger hatte vor drei Jahren bei 70 km aufgegeben; im vorigen Jahr schaffte er es bis 400 km, und in diesem Jahr will er es endgültig packen!

Über viertausend Teilnehmer hatten sich zum Start in Trondheim angemeldet. Ab 15 Uhr wur-



22 Uhr – und es geht immer noch aufwärts



Gudbrandsdalen: Der Fluß wird zum See

den alle zwei Minuten fünfzig auf die Strecke geschickt, darunter auch ca. 160 Frauen. Das ganze ist perfekt organisiert, und ich halte mich schamhaft am Ende meiner Gruppe, weil ich mit meinem primitiven Tourenrad mit Dreigangschaltung alle Blicke auf mich ziehe: Der will das schaffen? Mit dem Ding?

Die Bevölkerung nimmt regen Anteil, spornst uns an: „Heia, heia, heia!“, und nach anfänglichen Zweifeln bin ich ganz sicher, immer wie-

der Sonderbeifall zu erhalten: Der erste, der nicht mit einem Rennrad kommt!

Von hinten naht ein 'D-Zug': die Renntruppe, die zwei Minuten nach mir gestartet ist. So fahren noch viele an mir vorbei, aber das kümmert mich nicht. Ab und zu halte ich zum Fotografieren an, und für Sonderapplaus dankt ich mit erhobener Hand. Es geht ein wunderschönes Tal entlang, vorläufig noch fast eben, das heißt: im Prinzip eben. Immer mal auf und ab, aber insgesamt gleicht es sich aus.

Dies ist ein nationales Ereignis. Stellenweise stehen bis zu zwanzig Stühle nebeneinander auf der Straße, wo vorher kilometerweit kein Mensch zu sehen war: „Heia, heia, heia!“ In Deutschland hatten wir vorgestern noch vor Kälte gebibbert, und hier scheint die Sonne fast zu warm. Vor uns liegen die Berge, auf denen noch Schneereise zu sehen sind. Da geht es wohl hinauf... Nein, zwischen ihnen hindurch, und neue, höhere, schneereichere tauchen vor uns auf. Vor den ersten Verpflegungspunkt haben die Berge den Schweiß gesetzt: Ein ziemlich brutaler Anstieg über zehn Kilometer muß bewältigt werden. Noch immer donnert ein 'D-Zug' nach dem andern an mir vorbei. Apropos 'Zug': Die Bahnlinie verläuft fast parallel, und alle wurde aufgefordert, sich für den Notfall genügend Geld einzustecken, um den Rest der Strecke mit der Bahn fahren zu können, sollten Mensch oder Fahrzeug einen Schaden erleiden. Aber die meisten haben sowieso eigene Begleitfahrzeuge. Es sind die verhätschelten Profis... Als es zu regnen beginnt, bekommt eine ganze Gruppe neue Fahrräder herausgereicht – anscheinend mit Regenreifen. Deren Sorgen möchte ich haben!

Der Regen hat an der Verpflegungsstelle zwar schon wieder aufgehört, aber der Boden ist sehr verpfuscht. Doch das macht nichts;

schnell trinken, trinken, Flasche füllen, Käse- und Wurstbrote fassen. Viele nehmen sich einfach Butterbrote und kleckern die bereitstehende Marmelade drauf. Aber noch mehr staune ich über etwas anderes: Viele nutzen diese kurze Rast als Zigarettenpause!

Weiter! Der Fluß ist immer noch reichlich breit, woraus man schließen kann, daß wir noch lange nicht auf der Höhe sind. Allmählich wird die Sache beschwerlich, kommen doch die ersten Zweifel, ob man sich das Abenteuer vorher wirklich genau überlegt hat. Dann ein Schild speziell für uns: Noch 450 km bis zum Ziel. Aufmunternd wirkt das nicht.

An der nächsten Verpflegungsstelle ist es zehn Uhr abends, aber noch immer hell. Nun kommen zwei Stunden mit fast pausenlosem Anstieg, und wieder zieht ein 'D-Zug' – mühevoll zwar, aber immerhin – vorbei; ich versuche anhand der Startnummern auszurechnen, wieviel später der Pulk nach mir gestartet ist, aber mein Hirn rastet dabei aus. Ich kann nur immer eines denken: Wie soll ich das alles nur schaffen? Wie nur?

Um Mitternacht ist der 1026 m hohe Paß Hjerkin geschafft. Noch eine Stunde auf dem Gipfelplateau – dann ist Fokstua erreicht, mit heißer Brühe und Bulleröfen in den Zelten. Alle haben inzwischen etwas Wärmendes übergezogen, und an sich wären Handschuhe auch nicht schlecht... Ursprünglich wollte ich die Strecke



in dreißig Stunden schaffen und nicht in eine zweite Nacht hineinfahren. Aber jetzt rechne ich von neuem. Doch es kommt nichts dabei heraus. Ich krieche ins Zeit und packe mich auf eine Matratze im Hintergrund, entspanne das schmerzende Kreuz und fühle mich gut aufgehoben.

Als ich wieder aufwache, sind alle Matratzen belegt. Etwa eine Stunde werde ich geschlafen haben. – Weiter! Bis zur nächsten Verpflegungsstation sind es 90 km. Aus dem unwirtlichen Felsgelände geht es hinunter ins Gudbrandsdalen, doch das Gefälle ist so schwach, daß man sich nicht einfach rollen lassen kann. Bei Sonnenaufgang hängt dichter Nebel im Tal.

Schläfer säumen meinen Weg. In Begleitwagen oder einfach nur am Straßenrand liegen sie, in irgend etwas undefinierbares gehüllt. Auch mich überkommt quälende Müdigkeit im Licht der ersten Sonnenstrahlen; mehrmals nicke ich beim Fahren kurz ein. Nein, so geht es nicht mehr! Eine Viertelstunde Schlaf am Straßenrand, dann beginnt das Spiel von neuem. Mir kommen ernsthafte Zweifel, ob ich das durchstehen kann. Eine Übernachtungsmöglichkeit gibt es noch, aber danach sind es immer noch 250 km; das ist zu riskant. Zudem ist das schöne Tal fahrttechnisch sehr langweilig, ohne größere Höhenunterschiede, was zusätzlich einschläfernd wirkt. Es gibt auch keine D-Züge mehr. Nach 90 km trifft sich ein Häuflein Überlebender, faßt Wasser, trinkt Malzbier, isst Bananen und Marmeladenbrote. Ich



Da kommt ein 'D-Zug'...



Ein schönes Tal, in dem es da aufwärts geht



Noch 40 km bis zum Paß Hjerkin



Noch 170 km bis Oslo... – und ich dachte, ich sei im Tessin

bleibe bei Wurst und Käse. Die zweite Übernachtungsmöglichkeit erreiche ich um zwölf Uhr mittags. An Schlafen ist um diese Zeit nicht zu denken, an Warten auch nicht. Hier gibt es eine warme Mahlzeit; man setzt sich, nimmt auch mal die (vorgeschriebene) Sturzkappe ab. Weiter nach Lillehammer!

Ab jetzt folgen die Verpflegungsstellen etwa im Abstand von 50 km, und immer treffen sich wieder die gleichen Leute. Die Rennfahrer sind zwar schneller, machen aber öfter eine Pause bei ihren Begleitwagen. Ich hingegen nehme die Etappen fast immer in einem Stück. – Vielleicht sollte ich mir 150 oder 100 km vor dem Ziel ein Zimmer nehmen, wie sie überall angeboten werden? Geld wäre kein Hinderungs-

grund, ich hätte es dabei. Diese Schlaf-Phasen am Abend während der Fahrt sind wirklich gefährlich.

Sehr warm ist es schon wieder geworden. Der Fluß hat die Breite eines Sees erreicht, und die Straße schneidet Landzungen einfach ab: steil hinauf, steil hinunter. Hier habe ich im ersten Gang schon Mühe – er ist mir eine Nummer zu groß. Dann sind wir auf der Autobahn, die ausnahmsweise jetzt auch uns gehört. Alle Autofahrer sind sehr rücksichtsvoll, man kann es nicht anders nennen. Ein einziges Mal hat jemand gehupt. Ich sah mich um: Aha, aus Kehl am Rhein. Beim Hinweisschild 'Brumunddal 150 km' wird mir klar, daß ich an der Autobahn wohl kaum ein Zimmer bekomme werde... Also gut, ziehe ich eben durch. 17 Uhr ist es jetzt, seit 25 1/2 Stunden bin ich unterwegs.

Plötzlich spüre ich Rückenwind, fliege auf der Autobahn voran. Schwere Fernlaster rasen vorbei; ich lasse mich von ihrem Sog stets ein bißchen mitreißen, beherrsche diesen Trick noch wie vor zwanzig Jahren (andernfalls kann er tödlich sein!). Und nun beginne ich mich seelisch aufzuputzen, hoffe nur noch, daß es nicht zu früh ist. Was war das für eine Tour!

Was habe ich da geschafft! Vorwärts, vorwärts! Als ich die Verpflegungsstelle bei 100 km verlasse, kommt ein anderer gerade an: „Mensch, wo bist du denn geblieben?“ Bisher hatten wir uns immer genau zur gleichen Zeit getroffen.



Ich lache, zucke die Achseln. Bei ein paar steilen Steigungen bin ich vorsichtig, will nichts überstürzen, außerdem beginnen Schmerzen im Knie. Dann kommt die letzte Verpflegungsstelle, wo ich die letzten drei Brote mit Lachspaste in mich hineinstopfe. Rechnen kann ich schon wieder: Ich könnte es noch vor Mitternacht schaffen! – Aber dann kommt es noch einmal knüppeldick, eine Steigung reiht sich an die andere, und je näher wir nach Oslo kommen, desto schlimmer wird es. Zweimal steige ich ab und schiebe, und ich bin nicht der einzige. Schmerzen in beiden Knien. Die Kette quietscht, sie ist sicher ausgeleiert. Außerdem ist ihr wohl vorhin der Gewitterguß nicht bekommen, der uns glücklicherweise nur gestreift hat.

Hellerleuchtet und langgestreckt liegt Oslo unter uns. 10 km sind es noch. Rasende Abfahrt, dann wieder treten. Die Kette kreischt. Halte durch, bloß noch die restliche Strecke!

Um null Uhr zwölf ist alles vorbei. Immerhin bin ich unter 33 Stunden geblieben. 'Den Store Stykkeproven', die große Kraftprobe, ist bestanden. Noch nie wurde mein seelisches Durchhaltevermögen so auf die Probe gestellt.

Der 73jährige hat es übrigens auch geschafft. Zehn Kilometer vor dem Ziel schlief er ein und stürzte, schaffte es aber bis ans Ziel. Dann wurde er geschafft – ins Krankenhaus. Aber das zählt dann alles nicht mehr. Wie ich schon vor zwei Jahren über den Marathon sagte: Wir alle sind Sieger. Ja, das sind wir.

J. Roscher, Berlin