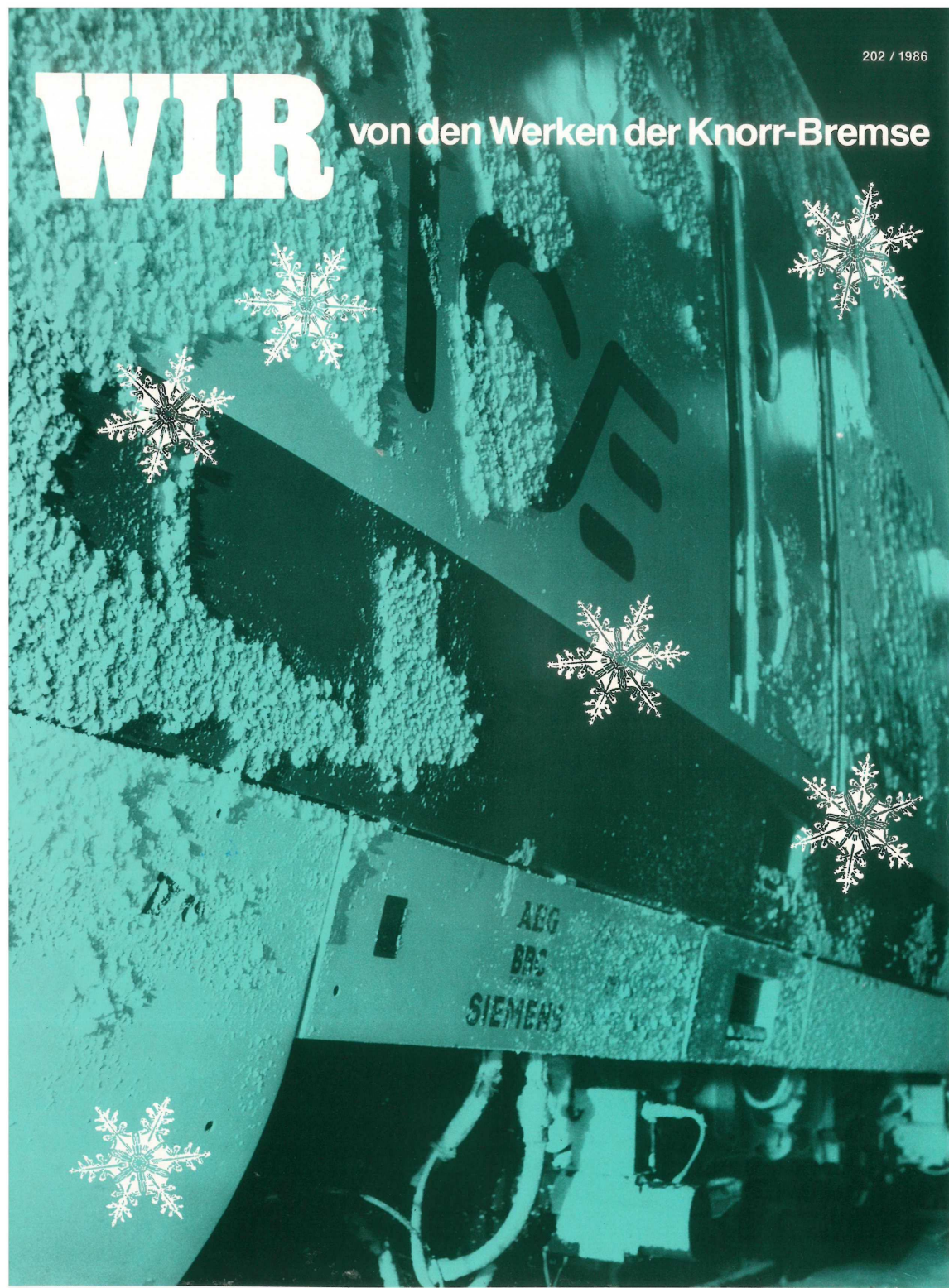


# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986

WIR

von den Werken der Knorr-Bremse

202 / 1986



# WIR

von den Werken der Knorr-Bremse



Verleger:  
Knorr-Bremse Kommanditgesellschaft  
München/Berlin  
Fosbacher Straße 80, 8000 München 40  
Telefon: 089/354001

Redaktion:  
Renate Stapf  
Fosbacher Straße 80, 8000 München 40  
Telefon: 089/354001

Druck:  
Hills & A. Maier  
Frickstraße 9, 8312 Dingolfing  
Telefon: 08731/2307

Artikel ohne Namensangabe: Renate Stapf, München

## 202 DEZEMBER 1986

### Inser Titelbild

insongerecht dekoriert, zeigt  
men ICE (Intercity Experimental) bei  
ner Testserie unter extrem winterlichen  
edingungen – erzeugt in der Klimakammer  
er europäischen Eisenbahnen in Wien

### Inhalt/Seite

weihnachten 1986	3
eschäftsentwicklung er Knorr-Bremse AG 1986	4
hrung für den Chairman unseres idischen Lizenznehmers	5
B-Besuch des Präsidenten es Verbandes der Automobilindustrie	5
fesse „Schiff, Maschine, Meerestechnik - '86“	5
B auf der „Automechanika '86“	6
/edersehen it den brasilianischen Töchtern	6
ie Werkzeitschrift in eigener Sache	8
er internationale 24-Stunden-Skilanglauf on Pinzolo/Italien	9
leu im Vorstand: Dr. Ing. Heinz Ziegler	10
nsere Jubilare	11
ehraus im Motorenbau	11
ischtennis total – B Süddeutscher Mannschaftsmeister	12

**A**m Abend des 1. Advent wurde ich von Freunden zu einem Vortrag eingeladen. Es sollte ein geschichtliches Thema behandelt werden, das mich interessierte: Karl, der letzte Kaiser von Österreich und seine leider nie ausgeführten Pläne für eine europäische Neuordnung. Aber hier geht es nicht um den Inhalt dieses Vortrags, sondern um den Mann, der ihn hielt. Es war ein katholischer Bischof – und dies machte mich als Protestantin von vornherein etwas skeptisch, denn ich befürchtete eine religiöse Belehrung. Doch dann kam alles ganz anders.

Gestützt auf den Arm eines jungen Priesters erschien ein offensichtlich uralter und auch schon recht hinfälliger, zwar großgewachsener, aber gebückt gebender Kirchenfürst. Ja, Kirchenfürst nicht nur, weil ihm die Anrede „Exzellenz“ zusteht, die ihm sicher schon aufgrund seines Alters und seiner Erscheinung niemand vom Publikum verwehrt hätte, sondern weil er eine Persönlichkeit darstellte, von der vom ersten Augenblick an eine hohe und feste Geistigkeit ausstrahlte und eine selbstverständliche Würde. „86 Jahre alt“, hörte ich halblaut eine Stimme hinter mir. Und eine andere fügte hinzu: „Er hat eine fünfständige Bahnfahrt hinter sich, und es ist ja immerhin 20 Uhr...“

Der Bischof wurde hinter das Rednerpult geleitet und dann von seinem Begleiter verlassen, allein gelassen. Aber er hielt sich nicht fest am Pull, er klammerte sich nicht daran wie manche Redner, die eines Haltes bedürfen. In dem Augenblick, in dem er zu sprechen begann, stand er kerzengerade aufgerichtet und sprach mit lauter, deutlicher und klarer Stimme, die man bis in die hinterste Reihe hörte. Sicher, das Vortragen, das Predigen vor einer Gemeinde war für ihn eine gewohnte Tätigkeit – aber daß er sie auch in diesem Alter noch so souverän beherrschte, fand ich doch bemerkenswert. Um so mehr, als mir hinterher erklärt wurde, daß er seit längerem ziemlich krank und auf päntliche Spritzen und Medikamenteneinnahme streng angewiesen sei...

Da stand nun dieser Mann und sprach über das Leben des so früh verstorbenen Kaisers Karl. Und da dieser alte Bischof – nebenbei auch noch Hochschulprofessor und Historiker – nicht nur ein hochgebildeter und wortgewaltiger Mann, sondern durch seine ganze Art auch ein glaubwürdiger war, hörte man ihm fast mit einer Art ehrfürchtiger Ergriffenheit zu. Selbst die evangelischen Zuhörer, von denen wohl nicht alle seine religiösen Überlegungen teilen mochten, konnten sich dem Zauber seiner Persönlichkeit und der Kraft seiner Rede nicht entziehen. Woran lag es wohl? Da stand halt einer, der wirklich an das glaubte, was er sagte. Kein Politiker im Wahlkampf, der den Menschen nach dem Mund redete, sondern einer, der unbequeme Wahrheiten verkündete. Der nicht nur vom Christentum sprach, sondern es selbst vorlebte. Denn was konnte wohl solch einen uralten und kranken Mann – einen Kirchenfürsten – dazu bewegen, vor Menschen in einer seinem Bistum weit entfernten anderen Stadt zu später Abendstunde einen Vortrag zu halten? Doch nicht Geltungsstreben, Ehrgeiz, Geld oder Applaus. Hier stand einer, der anderen etwas geben wollte durch seine Ausführungen, und der anderen in der Tat etwas zu geben hatte: ein Beispiel nämlich, wie der lebendige Geist einen hinfälligen Körper besiegen konnte, ein Beispiel an Selbstdisziplin und Pflichtbewußtsein, wie sie ja die besten Diener dieser Kirche immer vorgelebt haben. Da stand sicher eine der vielen geistigen Säulen dieser großen Kirche – und war doch ein Mensch wie jeder andere im Saal.

Als er seinen einhalbständigen Vortrag beendet hatte, ohne sich jemals zu versprechen oder einen Schluck Wasser zu sich zu nehmen, stand er einen Augenblick mit gesenktem Kopf, fast demütig den Beifall ertragend, nicht genießend, bis ihn sein junger Begleiter wieder hinausgeleitete. Nach seinem Abgang herrschte für eine Weile Schweigen. – Draußen stand die Nacht uns Haus und wurde nur von den Lichtern der ersten Weihnachtsdekorationen freundlich erhellt.

Man ging nachdenklich nach draußen. Und mancher trug das Bild dieses alten Mannes, der noch immer aufrecht von seiner Kanzel und unerschütterlich fest das Wort seines Glaubens verkündete, wie ein unerwartetes Geschenk mit sich nach Hause.

# Weihnachten 1986

Am Ende dieses Jahres werden wir nach jahrzehntelanger Tätigkeit unsere Arbeit auf dem Gebiet des Dieselmotorenbaus einstellen und uns bei der Knorr-Bremse AG in Zukunft auf die Kernbereiche Bremsen für Schienenfahrzeuge, Bremsen für Straßenfahrzeuge, Industripneumatik und Gießereierzeugnisse konzentrieren.

Für viele im Motorenbau Tätige war dies daher ein sehr schwieriges Jahr, und deshalb möchten wir gerade diesen Mitarbeitern unseren besonderen Dank für ihr großes Engagement aussprechen.

Unser Dank gilt aber auch allen anderen Mitarbeitern. Sie alle haben dazu beigetragen, daß dieses Jahr trotz einer Vielzahl außerordentlicher Belastungen gut bewältigt wurde. Die wechselnden Marktanforderungen, die auch zu unterschiedlicher Auslastung unserer Produktion führten, haben uns vor schwierige Aufgaben gestellt, deren Lösung nur in enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit allen Beteiligten möglich war.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen ein fröhliches und gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes neues Jahr.

\*  
Γιά τόν καινούργιο χρόνο σάς εύχόμαστε ύγεία εύτυχία  
καί τήν εκπλήρωση κάθε επιθυμίας.

\*  
Con i nostri migliori auguri per un felice  
e prospero Anno Nuovo.

\*  
Za novu godinu želimo vam zdravlje, sreću i muogo uspeha.

\*  
Con nuestros mejores deseos para un feliz  
y próspero Año Nuovo.

\*  
Yeni yılda sizlere şans, sağlik ve başarı dileriz.

\*  
Pour la Nouvelle Année nous vous présentons nos  
meilleurs vœux de santé et de bonheur.

Für Geschäftsführung und Vorstand  
der Knorr-Bremse KG und AG:

Für den Betriebsrat  
der Knorr-Bremse AG:



# GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER KNORR-BREMSE AG

## 1986

### Rückblick und Ausblick

#### Knorr-Bremse AG gesamt (einschl. Stahlwerk Volmarstein)

Im Zeitraum 1. Jan. bis 31. Okt. 1986 erzielte die Knorr-Bremse AG einen Umsatz in Höhe von 426 Mio DM, dies sind um 19,4 Mio DM oder 4,8% mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Die Umsatzerhöhung ist allerdings auch auf Verkäufe von Vorräten des Bereiches Dieselmotoren, dessen Ausgliederung bis zum Jahresende abgeschlossen sein wird, zurückzuführen. Im Kernbereich – ohne Dieselmotoren – sind die Umsätze gegenüber dem Vorjahr um 5% zurückgegangen, was im wesentlichen auf eine ungünstige Entwicklung auf dem Sektor Schienenfahrzeugbremsen zurückzuführen ist. Der Exportanteil im Kerngeschäft ist von 45% auf 40% zurückgegangen.

Der Auftragseingang – wegen der Vergleichbarkeit unter Ausklammerung des Motorenbereiches – betrug in den ersten zehn Monaten dieses Jahres 352 Mio DM gegen 366 Mio DM im gleichen Vorjahreszeitraum. Der Auftragsbestand belief sich zum 31. Oktober 1986 auf 207 Mio DM.

Für das gesamte Jahr 1986 werden wir einen Umsatz von etwa 500 Mio DM erreichen. Damit würde der Umsatz des Vorjahres von 497 Mio DM knapp überschritten werden.

Bei den Aussichten für das kommende Jahr ist zu bemerken, daß dann die Motorenumsätze entfallen. Bei einem Vergleich der Umsatzplanung 1987 mit der Umsatzprognose des laufenden Jahres ohne Motorenumsätze ergibt sich eine Umsatzerhöhung um rd. 7%. Die Entwicklung der einzelnen Produktbereiche stellt sich folgendermaßen dar:

#### Bereich Bremsen für Schienenfahrzeuge

Im Bereich Bremsen für Schienenfahrzeuge wurden 1986 bis zum 31.10. Umsätze in Höhe von 119 Mio DM erreicht. Der Umsatz des gleichen Vorjahreszeitraumes betrug 134 Mio DM. Während sich die Inlandsumsätze geringfügig erhöhten, mußte bei den Auslandsumsätzen ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden.

Erfreulich ist die Zunahme bei den Auftragsengängen in den ersten zehn Monaten dieses Jahres auf 147 Mio DM (im Vorjahr 126 Mio DM). Die Erhöhung trat ausschließlich im Inlandsbereich ein.

Die positive Entwicklung im Inland ist vorwiegend begründet durch den Anlauf der Fertigung von neuen U- und Stadtbahnprojekten (Würzburg, Hamburg) und weiteren Serien der Stadtbahnen Karlsruhe, Stuttgart sowie der U-Bahn München.

Im Auslandsbereich erwarten wir nach dem Rückgang im laufenden Jahr um über 20% durch die Realisierung verschiedener neuer

Projekte, so z. B. in Dänemark, Griechenland, Hongkong und Mexiko wieder eine Erhöhung der Umsätze im nächsten Jahr.

#### Bereich Bremsen für Nutzfahrzeuge

Vom 1.1. bis 31.10.1986 wurden im Bereich Bremsen für Nutzfahrzeuge Umsätze in Höhe von 133,3 Mio DM gegenüber 127,5 Mio DM im gleichen Vorjahreszeitraum erzielt. Eine Umsatzerhöhung konnte sowohl im Inland als auch im Ausland verzeichnet werden.

Die Auftragseingänge bis Ende Oktober dieses Jahres lagen mit 124 Mio DM sowohl unter den genannten Umsätzen als auch unter den Auftragseingängen des gleichen Vorjahreszeitraumes von 138 Mio DM. Diese Zahlen sind vor dem Hintergrund folgender Marktsituation zu sehen:

Die Nutzfahrzeugproduktion im Inland hat sich in diesem Jahr geringfügig gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Die Situation auf den Auslandsmärkten ist gekennzeichnet durch den Verfall des Dollarkursentwicklung. Bei unseren wichtigsten Exportmärkten konnten Umsatzerhöhungen mit den Ländern Schweden, Niederlande, Frankreich und Ungarn erreicht werden, während mit Italien, Algerien und Österreich Einbußen zu verzeichnen waren.

Für 1987 erwarten alle maßgeblichen Erstausrüster Produktionszahlen auf dem Niveau von 1986. Basierend auf dieser Annahme liegt die derzeitige Umsatzplanung 1987 geringfügig über den erwartenden Umsätzen des laufenden Jahres. Korrekturen werden dann notwendig, wenn sich die Produktionsplanung unserer Kunden ändern sollte.

#### Bereich Industriepneumatik

In diesem Geschäftsbereich konnten 1986 bis zum 31. Oktober Umsätze in Höhe von 26,5 Mio DM getätigt werden. Sie lagen damit um 1,1 Mio DM oder 4,3% über dem Vorjahr. Während die Inlandsumsätze angestiegen sind, trat bei den Exportumsätzen eine Verringerung ein.

Die Auftragseingänge vom 1. Januar bis 31. Oktober dieses Jahres lagen mit 27,4 Mio DM etwas über denen des Vorjahres (26,5 Mio DM). Seit September 1986 zeigt sich eine Strukturveränderung. Während auf dem Industriesektor nur geringe Abschwächungstendenzen erkennbar sind, erfolgte ein starker Rückgang im Absatzbereich der exportabhängigen Kran- und Baggergeräte. Mit zusätzlichen Programnteilen, die ab Januar zur Verfügung stehen und einer geplanten Verbesserung unserer Lieferbereitschaft, rechnen wir für das kommende Jahr 1987 mit einer Umsatzerhöhung um rd. 11%.

#### Bereich Mittelpufferkupplungen

Hier beschränkte sich der Verkauf auf einzelne Projektgeschäfte. Nach einem Umsatz von 6,6 Mio DM im vergangenen Jahr werden wir im laufenden Geschäftsjahr Umsätze in Höhe von 5,6 Mio DM erreichen.

#### Bereich Dieselmotoren

Bis auf Aufräumungsarbeiten in geringem Umfang wird die Stilllegung dieses Bereiches zum Jahresende 1986 plangemäß abgeschlossen sein. – An dieser Stelle sei allen Mitarbeitern dieses Bereichs für ihre außerordentliche Tatkraft und Energie gedankt, mit der sie an der Bewältigung der anstehenden Aufgaben in dieser schwierigen Zeit gingen.

#### Gießerei Volmarstein

Bei der Gießerei in Volmarstein wurde im laufenden Geschäftsjahr bis zum 31. Oktober ein Umsatz von 80,3 Mio DM erzielt, dies sind um 6,0 Mio DM oder 7% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Vom Gesamtumsatz entfielen 65,6 Mio DM (im Vorjahr 70,3 Mio DM) auf externe Lieferungen.

Im 1. Halbjahr lag der Umsatz noch auf Vorjahreshöhe, der Rückgang erfolgte ab dem 3. Quartal 1986. Die Umsatzeinbußen, insbesondere beim Stahlguß und bei den Eisenbahnbremsen, konnten durch höhere Umsätze beim Sphäroguß und bei den Nutzfahrzeugbremsen nicht ausgeglichen werden.

Die Auftragseingänge bis zum 31. Oktober dieses Jahres waren mit 74 Mio DM um 11% niedriger als im gleichen Vorjahreszeitraum.

Für das gesamte Jahr 1986 erwarten wir Umsätze in Höhe von 92 Mio DM. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 11%.

Wir rechnen damit, daß sich der Rohgußumsatz im Laufe des kommenden Jahres wieder erhöht, ebenso der Eisenbahnbremsenumsatz. Die Umsatzplanung für das kommende Jahr liegt um etwa 5% über der Umsatzprognose des laufenden Jahres.

A. Huber

## Ehrung für den Chairman unseres indischen Lizenznehmers



Mr. H. P. Nanda ist einer der herausragendsten indischen Unternehmerpersönlichkeiten. Als Chairman unseres indischen Lizenznehmers für Schienenfahrzeugbremsen der Fa. Escorts Ltd., Faridabad, steht er an der Spitze einer Unternehmensgruppe, die er aus klein-

sten Anfängen innerhalb von rd. 40 Jahren in die Spitzengruppe der indischen Privatindustrie geführt hat.

Mit über 15000 Mitarbeitern und einem Umsatz von über 260 Mio US Dollar belegt Escorts derzeit den 5. Platz in der Rangfolge

## KB-Besuch des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)



Bundeskanzler Helmut Kohl und Mr. H. P. Nanda, dem das Bundesverdienstkreuz verliehen wird

privater indischer Industrieunternehmen. Das Unternehmen befaßt sich neben Schienenfahrzeugausrüstungen hauptsächlich mit der Fertigung von Traktoren und Erntemaschinen, Motorrädern, Autozubehör, Kranausrüstungen und Ladeeinrichtungen. Kürzlich wurde ferner die Absicht bekannt, die Lizenzfertigung für den Citroën 2CV aufzunehmen. Die Aktivitäten der Escorts-Gruppe basieren vorrangig auf Lizenzvereinbarungen, wobei die Kontakte zu deutschen Herstellern eine besondere Rolle spielen.

Über seine Unternehmertätigkeit hinaus ist Mr. H. P. Nanda mit zahlreichen Ehrenämtern betraut. Sein Rat wird auf indischer Regierungsebene gesucht und für den Ausbau der Außenkontakte Indiens genutzt. So fanden seine Bemühungen um eine Vertiefung der deutsch-indischen Wirtschaftsbeziehungen u. a. durch sein langjähriges Engagement in der deutsch-indischen Handelskammer ihren Niederschlag: Ihm wurde das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Dr. Haseke

Herr Hans-Erdmann Schönbeck, Präsident des VDA, stattete Anfang November der Knorr-Bremse München einen Besuch ab. Der Gast, der von Herrn Thiele herzlich begrüßt wurde, schaute sich im Beisein der Herren Dr. Ziegler und Dr. Krawitz den Video-Film über die Knorr-Bremse an. Innerhalb der darauf folgenden Betriebsbesichtigung fehlte natürlich ein Aufenthalt beim Technischen Versuch nicht: Hier erlebte der VDA-Präsident die Demonstrationen einer Simulationsfahrt am Großprüfstand und einer Stoppbremsung auf dem Gleitschutzprüfstand.

(Foto links: die Herren Dr. Schmitt, Schönbeck, Thiele und Dr. Ziegler; rechts: die Herren Dr. Ziegler, Thiele, Schönbeck, Dr. Schmitt, Dr. Krawitz und Dr. Breinl.)

Auf der weltweit größten Fachmesse dieser Art, die in Hamburg vom 23. bis zum 27.9.1986 stattfand, stellte Deutz-MWM u. a. auch einen TBD 604 B V16 aus.

Dieser Motor, der noch vollständig im Werk München entwickelt und gebaut wurde, zeichnet sich einerseits durch sehr hohe spezifische Leistungen aus, andererseits durch hohe Wirtschaftlichkeit, lange Lebensdauer und relativ niedrige Anschaffungskosten.

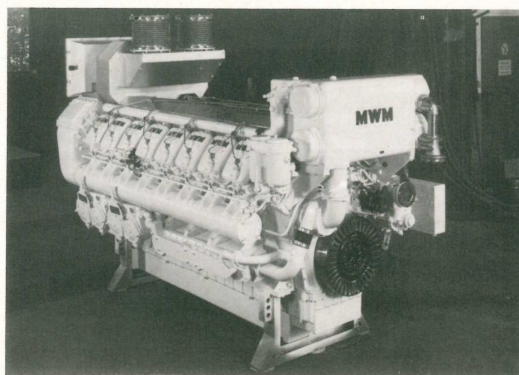
Mit diesen Attributen paßt diese Motorenbaureihe hervorragend in die derzeitige Marktsituation, die auch auf dem Gebiet der Hochleistungsmotoren zunehmenden Wert auf Wirtschaftlichkeit legt.

Das große Interesse und auch die positive Marktentwicklung, die die 604B-Motoren – als einzige Baureihe – derzeit bei Deutz-MWM zeigt, bestätigen im nachhinein die Richtigkeit der Marktinterpretation durch die SB-Geschäftsleitung und die daraus resultierende Entwicklungsfreigabe für diesen „kostenoptimierten Hochleistungsmotor“ vor 2 ½ Jahren.

Dr. Hitziger

## Messe

## SCHIFF, MASCHINE, MEERES- TECHNIK



Motor  
TBD 604 B V16



# Wiedersehen mit den brasilianischen Knorr-Töchtern

Natürlich ließ ich mich nicht zweimal bitten, als mich der REFA-Verband für Arbeitsstudien und Betriebsorganisation aufforderte, an seinem ersten großen Symposium in São Paulo als Diskussionsleiter teilzunehmen. Als Vorsit-

der deutscher Landwirt hatte mir einmal erklärt, diese Züdelei in Wald und Flur sei wohl ein Erbe aus der Erschließungszeit dieses riesigen Halbkontinentes. Damals mußten die Siedler in ihrem Kampf gegen den übermächtigen Urwald



Der Werkskomplex der MWM- und Knorr-Unternehmen mit dem Erweiterungsgelände für die Motorenfertigung. (Die neue Knorr-Fabrik liegt etwa 500 m davon entfernt)

zender der brasilianischen Landesgruppe des VDI-Vereins Deutscher Ingenieure hatte ich vor drei Jahren dabei geholfen, eine REFA-Organisation in meinem langjährigen Gastland Brasilien aufzubauen, und so freute ich mich über die Gelegenheit, bereits ein halbes Jahr nach meiner Rückkehr in die Heimat und dem Eintritt in den Ruhestand meinen alten Arbeitsplatz und die ehemaligen Kollegen und Mitarbeiter in São Paulo wiedersehen zu können. Als wir im April den weiten Weg zurück nach Deutschland angetreten hatten, war ich wohl der erste MWM-ler gewesen, dessen Umzugsgut in einem Lastwagen mit einem MWM-Motor zum Hafen transportiert wurde.

Auf der Fahrt vom außerhalb der Stadt gelegenen Flugplatz Viracopos nach São Paulo begrüßte mich die vertraute, aber von einer längeren Trockenperiode gezeichnete Landschaft. Viele Brasilianer lieben das Spiel mit dem Feuer, und so waren nicht nur die Randstreifen neben der Autobahn an langen Strecken verkohlt, sondern auch in den als Monokulturen so steril wirkenden Eukalyptus-Wäldern sah man manchen häßlichen Brandschaden, während Rauchsäulen weitere Narben für die Umwelt ankündigten. Ein lange Jahre in Brasilien leben-



Der Möbelwagen der Firma Granero, in dem das Umzugsgut von Familie Bindel zum Hafen gebracht wurde, wird von einem MWM-Motor D 229-6 angetrieben

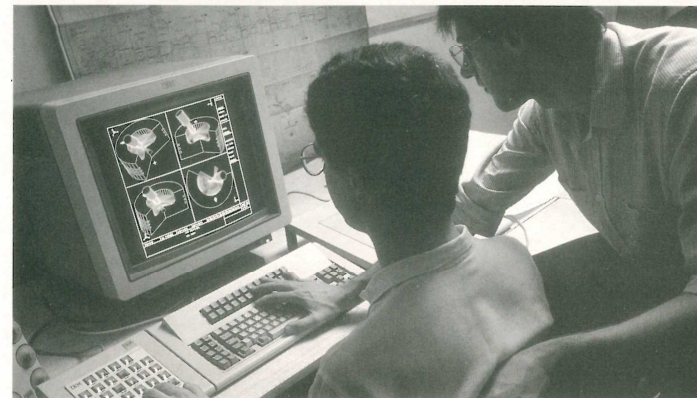
neben der Axt das Feuer zu Hilfe nehmen. Auch heute noch kann man weit im Inneren große Brandrodungen antreffen, und so wurde der Waldbestand des Staates São Paulo im Laufe der Jahre auf etwa 5% der Bodenfläche reduziert, einen weitaus geringeren Anteil als ihn z. B. unsere dicht besiedelte Bundesrepublik aufzuweisen hat.

Über der immer wieder faszinierenden Hochhauskulisse São Paulos lag eine trübe, grau-

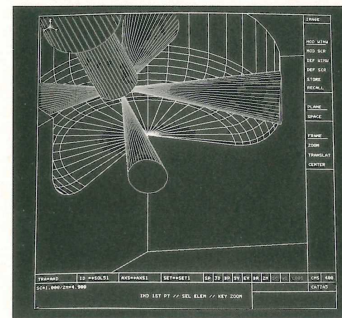
Teilansicht der im Um- und Ausbau befindlichen neuen Knorr-Werksanlage



Arbeiter beim Vergießen der Fundamente für die Kantine der neuen Knorr-Fabrik



Junge Ingenieure der MWM am CAD-Bildschirm bei der Untersuchung des Einspritzvorganges; links: Computerzeichnung der Diesel-Einspritzung mit einer 4-Loch-Düse



schwarze Dunstdecke. Wind und Regen waren ausgeblieben, um die Auspuffschwaden der sich ständig vergrößernden Automobilflotte und die Abgase der gerade jetzt wieder auf Hochtour laufenden Industrie über das weite Land zu verteilen. Während bei uns der Bau eines neuen Wohnhauses schon beinahe eine Seltenheit geworden ist, schossen hier in der Zehnmillionenstadt überall neue Hochhäuser empor, ein Zeichen für den ungebrochenen „drive“ der brasilianischen Wirtschaft. Es ist eben auch etwas anderes, ob man in ein junges Land mit einem hohen Bevölkerungswachstum kommt, oder ob man in einem alternden Staat mit einer schrumpfenden Einwohnerzahl lebt.

Man muß sich nur einmal klarmachen, daß der Ballungsraum von Groß-São-Paulo mit ca. 14 Millionen Menschen jährlich etwa um die Bevölkerung einer Großstadt wie Nürnberg zunimmt. Nur um die Versorgung dieser neu geborenen und zugewanderten Einwohner sicherzustellen, müssen also die Straßen und Häuser, Schulen und öffentlichen Verkehrsmittel, Stromversorgungsanlagen und Wasserwerke einer Stadt wie Nürnberg jedes Jahr neu gebaut werden, eine gigantische Aufgabe!



4-Rad-getriebener neuer Valmet-Schlepper mit dem MWM-Motor D 229-4

Natürlich führte mich mein Weg an einem der ersten freien Tage zu den rot verklünnerten Fabriksgebäuden des MWM/Knorr-Werkes im Stadtteil Santo Amaro. Äußerlich hatte sich gegenüber der Zeit meines Wegganges (noch) nicht viel geändert, aber an einem neuen Produktionsbetrieb für die Bremsen-Fertigung wurde – nicht weit von der jetzigen Fabrik entfernt – eifrig gearbeitet. Voller Begeisterung zeigten mir die beiden Geschäftsführer der IFK, Herr Wagner und Herr Dr. Gerich, das angekaufte Fabrikanwesen, das nach einer vollständigen Modernisierung und einer erheblichen Erweiterung die Firma Knorr-Bremse in Brasilien aufnehmen soll. Bis zu dem recht bald geplanten Umzug ist noch viel zu tun, und alle brasilianischen Knorrler haben eine arbeitsreiche, aber auch interessante und befriedigende Zeit vor sich liegen. Gleichzeitig mit den Vorbereitungen des Umzuges müssen ja neue Anwendungsprojekte bearbeitet, neue Kunden gewonnen und neue Geräte in die Produktion genommen werden.

Auch bei der jetzt von Mannheim losgelösten MWM in Brasilien bereitet sich ein – von außen nicht sichtbarer – bedeutender Umbruch mit dem Eintritt in die volle technische Selbständigkeit vor. Mit der Installation eines CAD-Systems (Computer-aided-design) in der Motoren-Konstruktion und dem schnellen Eindringen von numerisch gesteuerten Werkzeugmaschinen in die Fertigung bahnt sich der auch in der Bundesrepublik noch als äußerst fortschrittlich geltende Einsatz eines CAD/CAM-Systems an (CAM = Computer-aided-manufacturing).

Es war schon beeindruckend, die jungen brasilianischen Ingenieure und EDV-Techniker an den CAD-Bildschirmen und dem angeschlossenen Plotter arbeiten zu sehen. Nicht nur die räumlichen Zeichnungen von komplizierten Motorenteilen wie der Kurbelwelle oder der Nockenwelle konnten mit dem Plotter zu Papier gebracht werden, auch der komplexe Einspritzvorgang mit der sich während einer Motorumdrehung verändernden Kraftstoffeinspritzung in den Brennraum des Kolbens kann nun minutiös untersucht werden. Auf dem ständig mit Volldampf arbeitenden Versuchsprüfstand werden Konstruktions-Verbesserungen, geänderte Verbrennungsverfahren und neue Einbaualternativen getestet. Bei dem Großkunden Valmet ist eine leistungsstarke neue Schlepperfamilie in die Produktion gegangen, für die eine Weiterentwicklung der vorhandenen Motoren notwendig wurde. Mit der unter den Motor zurückgezogenen Vorderachse wurde für diese Traktoren auch die Konstruktion einer komplizierten und in der Fertigung aufwendigen tragenden Ölwanne erforderlich. Arbeiten wie diese werden für die Konstruktions- und Entwicklungsingenieure der MWM in Brasilien immer mehr zu einer Selbstverständlichkeit, und man hat es noch immer geschafft, allen Kundenforderungen nach höheren Leistungen und niedrigeren Kraftstoff-Verbräuchen gerecht zu werden.

So ist das in diesem Jahr auf eine Produktion von fast 60 000 Dieselmotoren zusteuernde Unternehmen dabei, seine technologische Unabhängigkeit zu gewinnen und eine moderne Produktion im internationalen Standard zu verwirklichen.

In der Vertriebsabteilung gab es neben den positiven Verkaufszahlen und den Meldungen



r dem Bremsenfunktionsmodell: Objekt-Ing. Hoppe, Vorstandsmitglied Ickel, Nachmarkt-Verkaufsleiter Schulz

## Die Knorr-Bremse auf der Automechanika '86

Die Automechanika war 1986 das automobilen Ereignis für den Fachbesucher. „Individueller Service: Kundenfreundlich, konfessionell!“ Unter diesem Motto übertraf die neue „Automechanika“ in bezug auf Besucherzahl und Geschäftsergebnisse alle ihre Vorgängerinnen bei weitem. Mit eindrucksvoller Optik und gutem Marketing präsentierten sich auf der bedeutendsten internationalen Fachmesse des Kfz-Gewerbes nicht nur Kfz-Teile-Hersteller wie die Knorr-Bremse AG, sondern auch verstärkt Automobilhersteller. Auch hier war der Wettbewerb im Vergleich zwischen Teile- und Fahrzeugherstellern unüberschaubar.



Knorr-Damen Frau Steiner, Frau Rnemann und Fräulein Elsässer sorgten für eine erfrischende Abwechslung



Über neue Kunden und Einbauprojekte eine Reihe von gut gestalteten und interessanten Werbe-Postern zu sehen. Besonders reizvoll war das Poster, das für den Einsatz von MWM-Motoren an den Schürfstätten der Goldgräber werben sollte. In Brasilien wird das Gold vielach noch von Hand oder in kleineren Anlagen gewaschen, und das hierfür benötigte Wasser muß oft mit motorgetriebenen Pumpenaggregaten herbeigeschafft werden. Schade, daß man nicht einmal selbst einen solchen Gold-Fundort besuchen kann, an denen auch heute noch Verhältnisse herrschen wie zur Zeit des Goldbooms im Westen der USA im vorigen Jahrhundert.

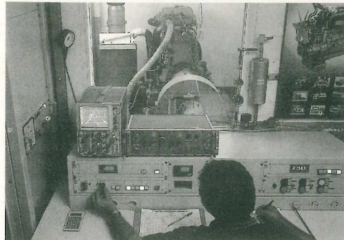
Beim Betriebsrundgang sah ich neben vielen vertrauten Gesichtern auch so manchen neuen Mitarbeiter. Die Wirtschaftspolitik der neuen demokratischen Regierung hat, besonders nach der Einführung der Währungsreform zu Beginn des Jahres, zu einer Hochkonjunktur geführt. Nach der langen Rezessionsperiode mit ihrer hohen Arbeitslosenquote herrscht für geschulte Arbeitskräfte damit beinahe wieder der Zustand der Vollbeschäftigung, und es ist nicht leicht, die für die geplanten Produktionssteigerungen erforderlichen zusätzlichen Mitarbeiter zu finden. Mit einem Personalstand von über 2500 Betriebsangehörigen haben die beiden Werke der Knorr-Bremse in Brasilien heute einen neuen Höchststand erreicht.

Leider hat solch ein rasch einsetzender Wirtschaftsboom auch seine Schattenseiten. Die

Prototyp eines neuen, speziell für den Export gedachten LKW vor der MWM-Versuchswerkstatt in São Paulo



Modern eingerichteter Motorenprüfstand der MWM-Entwicklungsabteilung mit oszillographischer Beobachtung des Verbrennungsvorganges

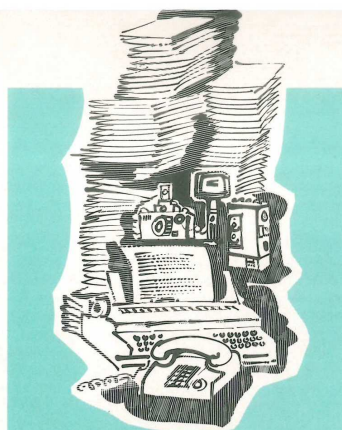


rigorose Preisstopp-Verordnung der Regierung, mit der man die vorher ausufernde Inflation wirkungsvoll gedrosselt hat, führte zusammen mit der stürmisch wachsenden Nachfrage zum Verschwinden einer Reihe von Nahrungsmitteln und auch von Gegenständen des täglichen Bedarfs aus den Regalen der Händler und der Supermärkte. Den Brasilianer trifft dabei der Fleischmangel besonders hart, gehört für ihn doch ein gutes Stück Fleisch neben Reis und Bohnen zu seinem täglichen Stamgericht. Es ist nur zu hoffen, daß die Regierung es schafft, mit den sich nun auftürmenden neuen Problemen fertig zu werden, damit die eingeleitete positive Entwicklung auf die Dauer fortgesetzt werden kann.

Natürlich zählt das Wiedersehen mit den einstigen Mitarbeitern und Kollegen, mit alten Freunden und Bekannten zu den schönsten Erlebnissen eines solchen Besuches. Gerade drüben sind die persönlichen Kontakte noch ausgeprägter als hier in Deutschland, selbst wenn z. B. die freundschaftliche Umarmung, der „abraco“, auch bei uns mehr und mehr Eingang findet, genau wie das Begrüßungs- und Abschiedsküßchen auf die Wangen.

Beim Heimflug nach den kurzen Tagen in der alten Gastheimat bildeten die Erinnerung an den Arbeitsplatz, an das Land und an die Menschen, die einem lieb geworden sind, den wertvollsten Teil in dem wie immer zu schweren Reisegepäck, auch wenn die Waage am Schalter der Lufthansa diese Erlebnisse nicht erfassen konnte.

Heinz Bindel



Rund 500 Werkzeugzeitschriften mit einer Gesamtauflage von über 5 Millionen Exemplaren erscheinen heute in der Bundesrepublik. Die Unternehmer haben erkannt, wie wichtig die Werkzeugzeitung als modernes Führungsinstrument ist – sowohl als Kommunikationsmittel nach „innen“ wie auch nach „außen“ als Visitenkarte zur Imagebildung eines Betriebes.

bisher alle zwei Monate – erfahren Betriebsangehörige schon mal etwas aus der Tageszeitung, vom Schwarzen Brett oder auf einer Betriebsversammlung. Und noch eins engt die Berichterstattung ein: das ungeschriebene Gesetz, die Interessen des Unternehmens zu wahren und den Betriebsfrieden nicht auf Spiel zu setzen. Dabei muß als Rechtfertigung gelten, daß es falsch sein kann, die Belegschaft in Aufregung zu versetzen, indem man über ungelegte Eier berichtet. Außerdem schläft die Konkurrenz ganz sicher nicht.

#### Die Gestaltung der Werkzeitschrift

Mit aufwendigen Druckverlagserzeugnissen, deren üppige Beitrags- und Ausstattungsfülle durch Anzeigengeschäfte, harte Abonnenten- und Kiosk-Münze finanziert werden, können und wollen sich Werkzeitschriften im allgemeinen nicht vergleichen; ihre Etats für Gestaltung-, Druck- und Vertriebskosten setzen Grenzen, innerhalb derer in annehmbarer Weise produziert werden muß, ohne das Firmen-Image zu strapazieren. – Auch eine Werkzeitschrift kostet Geld. Aber sollte man sie deshalb ganz abschaffen? Können Betriebsversammlungen, Rundschreiben oder das Schwarze Brett eine Firmenpostille ersetzen? Wohl kaum. Der neue Trend geht eher hin zur

sparsamen Zeitung mit dem Verzicht auf Kunstdruckpapier und großzügiges Layout.

Sie, lieber Leser, werden im neuen Jahr eine neue Werkzeugzeitung in Händen haben – nicht mehr vom Grafik- u. Fotodesigner H. A. Müller betreut, der seit 19 Jahren das Layout besorgte, illustrierte, Cartoon-Serien zeichnete, manche Archiv- und Reportagefotos beisteuerte und Titelmotive aufnahm. Die neue „WZ“ wird, wenn auch in bescheidenerem Gewand, genauso interessant und bunt zusammengestellt sein wie die alte. Wobei wir auch schon beim Stichwort sind:

Mit dem Dank an alle treuen Leserinnen und Leser, besonders aber an die Freunde innerhalb der Werke der Knorr-Bremse, die mich in den vielen Jahren bei meiner Arbeit als Redakteurin unterstützt haben und ohne deren Hilfe ich längst das Handtuch (besser: den Griffel) hätte werfen müssen, verabschiede ich mich von Ihnen allen und bleibe

Heinz  
Knorr

## Der Internationale 24-Stunden-Skilanglauf von Pinzolo/Italien



Für alle diejenigen, deren einziges Fitnesstraining darin besteht, die Sportschau im Fernsehen zu verfolgen, ist Madonna di Campiglio mit Sicherheit ein Begriff. Für diejenigen aber, die sich ab und zu selbst auf der Loipe betätigen, ist das Rendena-Tal mit seinen durchschnittlich 285 Sonnentagen im Jahr bereits ein heißer Tip. Doch nur eine ganz kleine Elitegruppe der Skizunft weiß, daß in der ersten Februarwoche der Mittelpunkt der Welt in Pinzolo liegt. Hier, nur knappe 5000 Skilängern südlich von Madonna di Campiglio, findet um diese Zeit ein Spektakel statt, das man schlicht „Die 24 Stunden von Pinzolo“ nennt.

#### Hier ist auch das Team gefragt

Der 5-km-Rundkurs führt durch ein leicht kupiertes Gelände, ohne jede Schwierigkeit. Im Start teilt sich die Loipe in einen Durchlaufkanal und einen Wechselkanal, der von denjenigen Läufern angesteuert wird, die zum Staffelwechsel kommen. Eine Mannschaft kann also praktisch alle 5 km wechseln.

Beim Eintreffen eines Läufers in dem Wechselkanal wird dessen Startnummer im Stadionlautsprecher ausgerufen, so daß sich die Ablösung bereitmachen kann. Der neue Läufer stellt sich dann in die Spur, und sein Vorgänger, der

auch bewirkt. Daß dies meist unter mühevollen Umständen zustandekam, die man kurz als

#### die Leiden des Werkredakteurs

bezeichnen kann, weiß kaum jemand. Der Werkredakteur hat nur selten direkt – und oft nur zufällig – Zugang zu betriebswichtigen Vorgängen. Er muß sich seinen Stoff bei den besser Informierten mit Gespür und erheblicher Mühsal erkämpfen.

Dem Werkredakteur hilft bei der Themenbeschaffung allenfalls ein Abfragesystem, ein Rundgang von einem lieben Menschen zum andern, der nicht gleich flüchtet, sobald er der personalisierten Werkzeugzeitung ansichtig wird, sondern sich tatsächlich einen Moment Zeit nimmt, um über die Frage „Was gibt's denn Neues?“ kurz nachzudenken. Diese sich stets wiederholende Jagd nach aktuellen Informationen, bei denen der Redakteur ein absoluter Einzelkämpfer ist, machen seine eigentlichen „Leiden“ aus. Es ist, als müßte eine Köchin, bevor sie mit Sachkenntnis und Freude den Braten zubereitet, das Tier zuvor eigenhändig einfangen und schlachten...

Die Aktualität bleibt oft ohnehin auf der Strecke: Aufgrund der Erscheinungsintervalle –

## Aus aktuellem Anlaß: Die Werkzeitschrift in eigener Sache

Zum Ende des Jahres wird die langjährige Redakteurin der Werkzeitschrift, Renate Stapf, in den Ruhestand treten. Die Gestaltung der Betriebszeitung wird dann als eine zusätzliche Aufgabe in den Händen der Werbeabteilung liegen.

Liebe  
Leserinnen  
und Leser,

das Heft der Werkzeitschrift, in das Sie gerade schauen, wird das letzte in der gewohnten Aufmachung sein. – 1953 beschloß die Geschäftsleitung der Knorr-Bremse, eine Betriebszeitschrift herauszugeben. Die schweren Jahre des Wiederaufbaus nach dem Krieg waren überstanden; in der Wirtschaft ging es voran. Zeit also, nun etwas für die Kommunika-

tion innerhalb der Firmengruppe zu tun und gleichzeitig nach außen zu zeigen, „wer man ist“. Und da der Mensch den größten Teil seines aktiven Lebens am Arbeitsplatz verbringt, sollte er auch informiert werden über „sein“ Unternehmen und dessen Aufgaben, über neue Wege und Ziele, über seine Produkte. Darüber hinaus sollte diese Werkzeitschrift Entfernungen innerhalb der Knorr-Werke überbrücken helfen, Personen zusammenführen, die sich nur vom Telefon her kennen, eine Brücke zu den Pensionären bilden und – nicht zu vergessen – die Firmenchronik festhalten. Schließlich könnte sie über den Betrieb hinaus wirken. Gerade, weil sie außerhalb des Betriebs, nämlich von Pensionären, Nachbarn, Behörden und anderen oft aufmerksamer als von den aktiven Belegschaftsmitgliedern gelesen wird, kann sie ein nicht zu unterschätzendes „Goodwill“-Klima erzeugen. Und sicher hat sie einiges davon

mit Schwung den Zielhang herabkommt, schickt ihn mit einem kräftigen Schubs auf den Weg. Die Loipe ist auf ihrer ganzen Länge beleuch-





et; ein Stand mit ausreichender Verpflegung sorgte für das leibliche Wohl der Teilnehmer und ihrer Betreuer. (Für einen solchen Lauf sollte unbedingt ein Betreuer mitgenommen werden!) Für die Ruhepausen war ein geheiztes Fragluftzelt errichtet worden; ebenso stand ein Nachraum zur Verfügung. Die Organisation war perfekt.

Jede Mannschaft bekommt 4 gleiche Startnummern in 4 verschiedenen Farben (rot, blau, gelb und grün). Dazu wird jedem Läufer ein Band mit einer Plastikplakette derart um den Hals gelegt, daß diese während des Rennens nicht mehr entfernt werden kann. Die Plakette wird per Druckknopf auf der Startnummer befestigt. So kann man zwar als Läufer in den Zwischenpausen duschen bzw. die Kleider wechseln, die Plakette selbst aber nicht entfernen. Fällt also der Läufer einer Mannschaft aus, so müssen die übrigen drei den Rest des Rennens allein bestreiten.

#### Was der Betreuer wissen sollte...

Die Anreise sollte möglichst einen Tag vor dem Wettkampf erfolgen. Die Mannschaft hat dann die Gelegenheit, die Strecke kennenzulernen, während sich der Betreuer für die organisatorischen Belange interessiert. In den frühen Morgenstunden des Renntages sollte er unbedingt im Wärmzelt für die Mannschaft Plätzelegen. Liegen und Schlafsäcke sollten selbst mitgebracht werden. Danach geht es ans Machen. Der erste Startläufer (rote Startnummer) findet sich zweckmäßigerweise eine halbe Stunde vor Rennbeginn bei der Skimarkierungsstelle ein. Nach dem Start ist es angebracht, daß der Betreuer 24 Stunden lang die Zeit jedes Läufers mitstoppt, um zu wissen, welche Rennzeiten er bringt. Er weiß dann genau, wann der nächste Läufer zum Wechsel am Start stehen muß.

#### Das große Abenteuer hat begonnen

Am Samstag, 1. Februar 1986, 14 Uhr, nahm es seinen Anfang. Im Startraum gab es kein Gedränge, weil für den Startläufer jeder Mannschaft ein Platz im Startgelände reserviert war.



Es herrschte eine Disziplin, wie man sie sonst in Italien selten antrifft.

Die Konkurrenten wurden durch ein Netz aufgehoben, um ein vorzeitiges „Abheben“ zu verhindern. Dann der Startschuß – und von diesem Moment an registriert der Computer jeden Augenblick des Wettlaufs. Der Raum am und um den Wechsel nimmt den wichtigsten Platz beim Lauf ein. Die Teilnehmer können sich nach je 5 km abwechseln. Es genügt ein leichter Schlag, und die Staffel ist wieder unterwegs. An dieser 7. Veranstaltung haben 200 Mannschaften aus 21 Nationen teilgenommen; dazu sind

auch 70 Einzelläufer gestartet: 3 Frauen und 67 Männer.

#### „24 h Pinzolo“ am Rande

Während des Rennens ist für genügend Unterhaltung gesorgt, um das Ereignis noch interessanter und abwechslungsreicher zu gestalten. Ein umfangreiches Programm von Veranstaltungen und Darbietungen, eine gute Gastronomie, Musik und Tanz bilden den attraktiven Rahmen und zieht Tausende von Zuschauern aus dem In- und Ausland an. Das Publikum zeigte sich übrigens fair und sportlich und feuerte die Läufer durch Zurufe an. Während auch, wie einige Zuschauer die ganze Nacht lang die Läufer mit Heja-Heja-Rufen zum Durchhalten anspornten.

Am Samstagvormittag fand ein Umzug der Organisatoren und Teilnehmer mit mehreren Folkloregruppen aus dem Val Rendena und verschiedenen Musikkapellen statt, wobei besonders die Teilnahme des großen Musikcorps der Alpini erwähnt werden muß. Drachenflieger, die vom Doss del Sabbian starteten, zeigten ihre Künste.

#### Die „Skater“ von Pinzolo

Diese 7. Auflage des mittlerweile schon weltberühmten 24-Stunden-Rennens von Pinzolo brach, wie erwartet, alle Rekorde. Die Veranstalter hatten eigens für die Langläufer, die den Schlittschuhschritt bevorzugen, eine gewaltige Piste neben der gespurten Loipe präpariert und somit günstige Bedingung für neue Weltrekorde gelegt. Der Erfinder des Schlittschuhschritts, Pauli Siitonen aus Finnland, war zwar in diesem Jahr nicht mit am Start (er gewann am gleichen Wochenende die Kurzstreckenwertung des König-Ludwig-Laufs in Oberammergau), aber seine Jünger haben den Siitonenstich mittlerweile zur Perfektion vervollkommen.

#### Die Rekordläufer

Die neue Schlittschuhtechnik sorgte 1985 erstmals für Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 20 km/h. Den 1. Platz nahm Italien mit 509,948 Gesamtkilometern ein, den 2. Platz Schweden mit 503,199 km und den 3. Platz Finnland (492,180 km). 1986 waren dann Loipe und Material vollständig auf Skating-Technik eingestellt. Das Wachsen war passé; dafür wurden die Ski kürzer und die Stöcke länger.

Runde für Runde rauschte eine fünfköpfige Spitzengruppe an uns Loipenfußvolk im Skating-Gleitschritt vorbei. Es waren Läufer aus zwei italienischen Mannschaften, Norwegern und Finnen. An diese Spezialisten hatte sich ein

kleiner, unscheinbarer Läufer in rotgestreiftem Dreß gehängt. Der drahtige, agile Mann wurde von den Zuschauern als Anhängsel der skandinavischen Modellathleten nicht recht ernstgenommen. Doch er war Russe und zusammen mit seinen Leuten aus der Taiga zum erstmaligen Pinzolo gekommen – und siegte da: Sie kamen, sahen und siegten. – Kilometerleistung:

1. Platz:	UdSSR	528,247 km
2. Platz:	Italien	523,234 km
3. Platz:	Italien	515,000 km
4. Platz:	Norwegen	511,856 km
5. Platz:	Finnland	506,530 km
Man:	Finnland	401,280 km
Lady:	Finnland	285,000 km

#### La festa e finita. Arrivederci!

Trompeten- und Fanfarenklänge kündigten das Ende dieses großen Festes an. In der Menge wurde ab und zu etwas zaghaft und zurückhaltend die Frage nach Sinn und Zweck dieses überdimensionalen Langlaufs gestellt. Abenteuerlust? Selbstbestätigung? Flucht vor den Zwängen des Alltags? Mir fiel die Antwort auf diese Frage leicht. Ich betreibe nämlich Sport als herrliche Nebensache. – Allen, die es im nächsten Jahr vom 31. 1. bis 1. 2. versuchen wollen, wünsche ich viel Erfolg! (Anmeldung für die „Schlacht von Pinzolo“ 1987 nimmt übrigens Sport-Köpfe in München entgegen.)

Viktor Adamczyk

#### Knorr-Bremse AG München



Emma Auch  
Disponentin  
6. 11. 86



Gerhard Kubath  
Bereichs-Direktor  
28. 12. 86



Franz Müller  
Gruppenleiter  
2. 12. 86



Hans Theimer  
Einrichter  
2. 12. 86



Heinz Brehm  
Verkauf-Sachbearb.  
14. 12. 86



Hubert Noak  
Schlosser  
21. 11. 86

#### ▲ 40 DIENSTJAHRE

#### 25 DIENSTJAHRE ▶

# Unsere Jubilare

#### Knorr-Bremse AG München



Giuseppe Tenerelli  
Montagehelfer  
5. 12. 86



#### Der Aufsichtsrat der Knorr-Bremse AG, München, bestellte

### Dr.-Ing. Heinz Ziegler

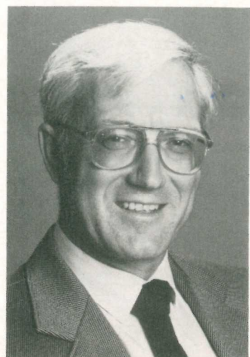
mit Wirkung vom 1. Sept. 1986 zum ordentlichen Vorstandsmitglied

Heinz Ziegler wurde am 19. Februar 1940 in Würselen bei Aachen geboren. Nach Volksschule und Berufsaufbauschule absolvierte er eine Lehre als Maschinenschlosser bei der Firma H. Krantz in Aachen. Dem Studium an der Ingenieurschule Aachen folgte eine Tätigkeit als Konstrukteur in der Textilmaschinenfabrik W. Schlafhorst in Mönchengladbach.

Von 1963–1967 studierte er an der technischen Hochschule Aachen Allgemeinen Maschinenbau mit den Schwerpunkten Fertigungstechnik, Werkzeugmaschinen und Betriebsorganisation. Es folgte eine Tätigkeit als wissenschaftlicher Assistent am Institut für Werkzeugmaschinen und Betriebslehre der TH Aachen, wo er sich besonders mit der Antriebstechnik beschäftigte und nach einer Arbeit über dynamische Probleme bei Zahnradgetrieben zum Dr.-Ing. promoviert wurde. Als Oberingenieur leitete er am gleichen Institut zwei Jahre lang Forschungsgruppen in den Bereichen Werkzeugmaschinen und Antriebstechnik.

1974 begann Herr Dr. Ziegler seine Tätigkeit bei der Firma Voith Getriebe KG, Heidenheim, als Referent für die Bereiche Antriebstechnik und Lufttechnik mit den Aufgaben Entwicklungsplanung, Koordination von Entwicklung und Konstruktion, Personal- und Kostenplanung in Entwicklung und Konstruktion. 1976 übernahm er die stellvertretende Leitung des Bereiches Entwicklung und Kon-

struktion und wurde damit alleinverantwortlich für den Produktbereich „Automatische Getriebe für Straßenfahrzeuge“. Bereits ein Jahr später wurde er zum Direktor für Entwicklung und Konstruktion ernannt und in die Geschäftsleitung der Firma Voith Getriebe KG berufen. Seit der Eingliederung der Firma Voith KG in die Muttergesellschaft J. M. Voith GmbH im Jahre 1982 leitete er den Produktbereich Turbogetriebe mit Vertrieb, Projektierung, Entwicklung und Konstruktion, Kundendienst und kaufmännische Abwicklung von hydrodynamisch-mechanischen Getrieben für Schienenfahrzeuge und Großnutzfahrzeuge. Gleichzeitig war er Leiter der Zentralen Technik mit Berechnungsabteilung, Elektronik-Entwicklung, hydraulischer Entwicklung, Prüffeld sowie Wertanalyse und Produktplanung.



## Kehraus im Motorenbau

Ende Oktober 1986 versammelte sich die bei der Knorr-Bremse AG noch verbliebene Restmannschaft des Motorenbaus zu einem Erinnerungsfoto vor dem letzten hier gebauten Dieselmotor, einem 16-Zylinder der neuen Baureihe 604B mit 2600 PS.

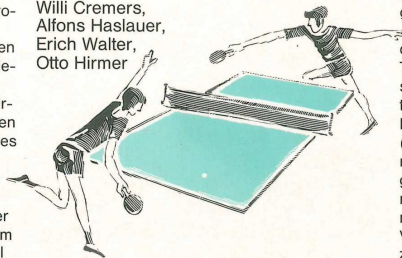
Im Zusammenhang mit der Beendigung des Motorenbaus sei auf die Artikelreihe „Menschen – Fakten – Episoden“, der Geschichte der Süddeutschen Bremsen AG, verwiesen, die Anton Geiger 1978 in der Beilage „Südbremse intern“ veröffentlicht hat.



## Tischtennis total



Das siegreiche Quartett, v. r.: Willi Cremers, Alfons Haslauer, Erich Walter, Otto Hirmer



schlägen ein ums andere Mal ausblockte, gelang dann der vielumjubelte Ausgleich. Das Doppel E. Walter / O. Hirmer brachte die KB mit einem leicht und locker herangespielten 2:0-Blitzsieg erstmals in Führung. Den Schlußpunkt hinter diese tolle Aufholjagd setzte dann das Doppel W. Cremers / A. Haslauer, das gegen das gegnerische Spitzendoppel in einem Kampf auf Biegen oder Brechen mit 2:1 als glücklicher Sieger von der Platte ging. Mit viel Einsatz und Kampfgeist und mit unbändigem Siegeswillen wurde somit ein Angst- und Zitterspiel gewonnen, das fast schon verloren schien.

Im zweiten Spiel des Tages gegen die Neckarwerke Esslingen erwischte die KB einen Traumstart. Das Duo W. Cremers / A. Haslauer spielte diesmal mit viel Tempo und Spielwitz und siegte mühelos und klar in 2 Sätzen. In einem „ruppigen“ Spiel gegen einen giftigen Gegner gewann das Gespann E. Walter / O. Hirmer – nach verlorenem ersten und 13:18 Rückstand im zweiten Satz – noch mit 2:1 und legte damit bereits im 2. Spiel den Grundstein für den späteren Sieg. In seinem ersten Einzel spielte Ball-Zauberer W. Cremers nach kurzen Anlaufschwierigkeiten erstmals befreit und unbeschwert auf. Mit seiner überrissenen Vorhand fegte er seinen Gegner förmlich von der Platte. Zwar verlor anschließend A. Haslauer gegen die

Nr. 1 des Gegners nach harter Gegenwehr mit 1:2 Sätzen, doch diese „eingelante“ Niederlage verkraftete die jetzt hochmotivierten Spieler der KB mühelos. In seinem ersten Einzel gegen einen äußerst aggressiven Angreifer spielte E. Walter dann seine ganze Routine und Schnelligkeit aus. Mit seiner vielseitigen Schnittabwehr weit ab von der Platte „schaufelte“ er Schmetterball um Schmetterball zurück, so daß man beim Zuschauen fast einen Scheibenwischerblick bekam. Mit Fortdauer des Spieles mußte sein Gegner seinem kräfte-raubenden Spiel immer mehr Tribut zahlen und verlor schließlich – nach einer 1:0-Führung – noch klar die nächsten beiden Sätze. O. Hirmer traf in seinem ersten Einzel auf einen Linkshänder, einen ausgebufften Spieler. Nach verlorenem 1. Satz, in dem er mit seiner Defensivtaktik keinen Erfolg hatte, suchte er in einem Alles-oder-Nichts-Stil bedingungslos die Offensive und gewann noch knapp mit 2:1 Sätzen gegen einen immer müder werdenden Gegner.

Im Spitzeneinzel zwischen W. Cremers und der Nr. 1 der Neckarwerke gab es dann ff-Tischtennis-Feinkost. W. Cremers ging gegen seinen sehr offensiven Gegner in die Ballonverteidigung und zeigte dabei – weit ab von der Platte – ein Feuerwerk an trickreichen Schlägen (einschließlich „Topspin gehechtet“), die in keinem Lehrbuch stehen. Sein „Lohn“ war ein glatter 2:0-Sieg über einen zuletzt völlig entnervten Gegner. Als dann auch noch A. Haslauer nach jeweils ruhigem Spieldaufbau mit harten Vor- und Rückhandschüssen klar mit 2:0 Sätzen gewann, stand der Sieg der KB, der mit 7:1 unerwartet hoch ausfiel, bereits vorzeitig fest.

Auch im dritten und letzten Spiel – nun gegen die Isar-Amperwerke München – schwammen die KB-Spieler weiter auf der Erfolgswelle. Auch hier gab es einen Start nach Maß. Nach den beiden Eingangsdoppeln führte die KB bereits mit 2:0. W. Cremers zeigte sich in seinem ersten Einzel wiederum in Bestform und gewann leicht und spielerisch in zwei Sätzen. Zwar verlor A. Haslauer gegen die Nr. 1 des Gegners, einen „unangenehmen“ Materialspieler, knapp mit 2:1, doch E. Walter und O. Hirmer brachten die KB mit zwei im Eiltempo herausgespielten Zweisatz-Erfolgen bereits mit 5:1 in Führung. W. Cremers gewann auch sein 2. Einzel ohne Mühe und sicherte damit seiner Mannschaft, die in diesem Spiel nur mehr ein Unentschieden erzielen mußte, bereits vorzeitig den Titel. Nachdem A. Haslauer auch sein zweites Einzel knapp verlor, holte E. Walter mit seinem 5. Sieg im 5. Einzel den noch fehlenden Punkt zum klaren 7:2-Sieg.

Erschöpft und gezeichnet von 7 Stunden Non-Stop-Tischtennis, aber dennoch freudestrahlend, nahm das Quartett der „Feierabend-Profis“ den vom Landtagspräsidenten von Baden-Württemberg gestifteten Pokal entgegen. Nochmals: Herzlichen Glückwunsch zur 2. Süddeutschen Meisterschaft.

Dr. O. Hirmer