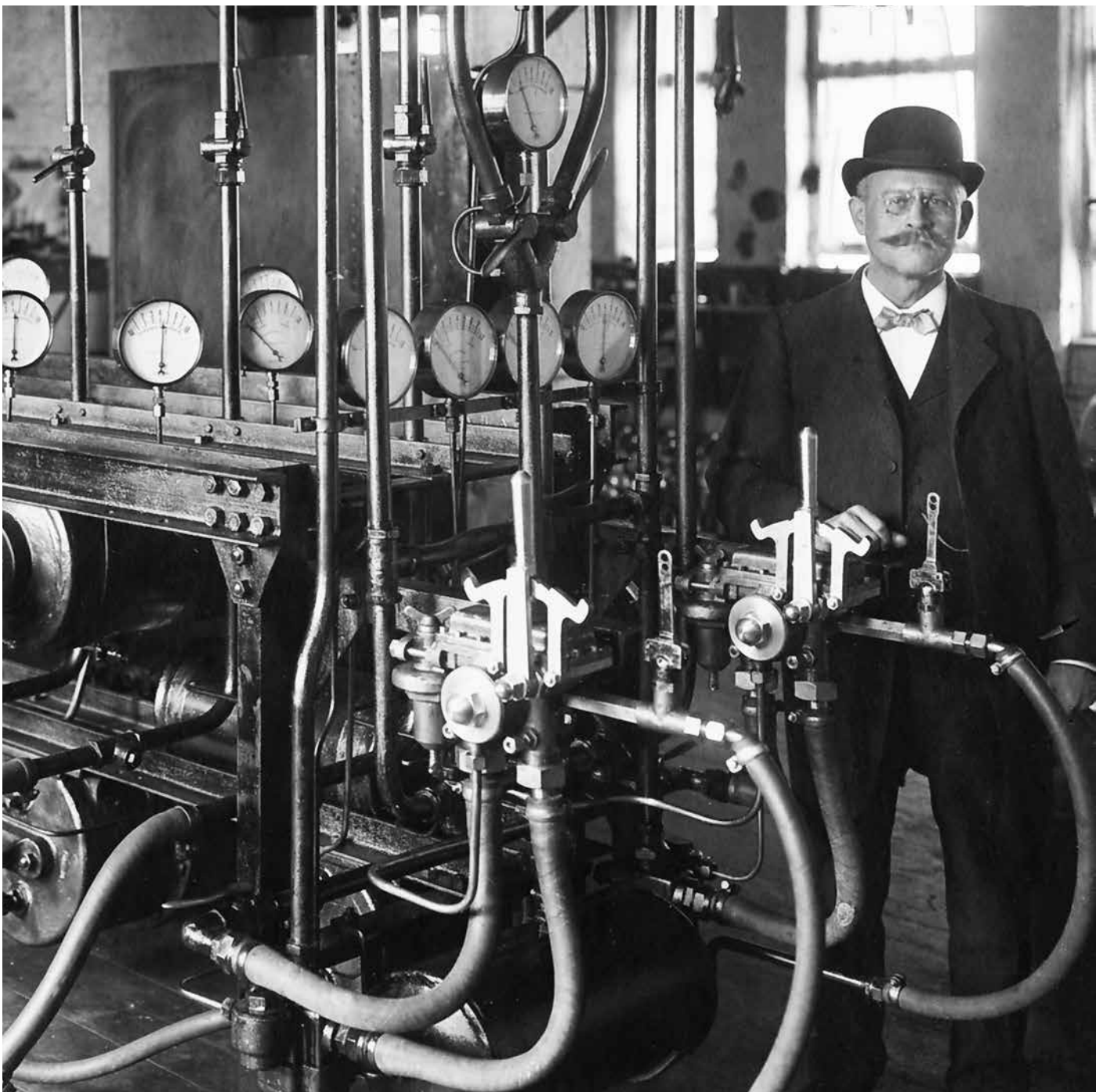


110-jähriges Jubiläum

Wie Georg Knorr seine Firma gründete

Das Geschäft vor über einem Jahrhundert ähnelt in verblüffend vielen Dingen den Herausforderungen der Gegenwart. Aber bevor es ein Geschäft wurde, hatte der Gründer Georg Knorr einen langen Weg zurückzulegen – bis zur Gründung von Knorr-Bremse 1905.



Georg Knorr am Prüfstand für Personenzugbremsen, 1908.



Bereits mit 33 Jahren übernahm Georg Knorr 1893 als neuer Eigentümer eine Firma für Druckluftbremsen, bei der er neun Jahre als Oberingenieur angestellt war: Carpenter & Schulze in Berlin. Er traute sich und seinen Ideen viel zu, doch die Zeiten waren alles andere als günstig.

Gute Kommunikation zum Kunden

Ein Jahrzehnt hatte Carpenter Bremsausrüstungen für die preußische Staatsbahn geliefert. Jetzt allerdings war der Auftrag an einen Wettbewerber verloren gegangen. Die Westinghouse-Bremse dominierte nicht nur den Markt in den USA, sondern auch in Europa. Knorr war überzeugt, eine bessere Bremse bauen zu können. Aber zunächst setzte er weiter auf seine guten Beziehungen zu den Entscheidern der preußischen Staatsbahn. So konnte er wenigstens noch einige Spezialteile liefern. Als elektrische Straßenbahnen allmählich in den Städten aufkamen, erschloss Knorr seiner Firma einen neuen expandierenden Markt. Allerdings trug er dabei selbst das Risiko möglicher Kostensteigerung; sie waren in dieser Zeit erheblich. Auch viele individuelle Anpassungen für die unterschiedlichen Trambahnen schmälerten den Gewinn. Doch die Firma machte weiter.

Innovation und Stehvermögen

Georg Knorr investierte unbeirrt viel Zeit und Energie in die Entwicklung eines neuen Steuerventils, das Herzstück der Druckluftbremse für Züge. 1899 war es reif zur Vorführung. Das Ventil ermöglichte schnelles, stoßfreies Bremsen. Eine hervorragende Leistung und ein überlegenes Produkt. Jetzt würde sich das Blatt wenden! Aber die preußische Staatsbahn erteilte Knorr eine Abfuhr: „Die Sache kann so gut sein, wie sie will, ein nochmaliger Wechsel im Bremssystem ist ausgeschlossen.“ Standard war Westinghouse. Punkt. Georg Knorr zeigte als Unternehmer wieder einmal professionelles Stehvermögen. Er steckte die Enttäuschung weg und ging zurück an die Arbeit. Sein Wettbewerber war momentan nicht zu verdrängen. Also musste es statt einem „Entweder-oder“ beim Bremssystem ein „Sowohl-als-auch“ geben.

Die legendäre K1

Mit diesem Ansatz gelang Knorr nun endlich der große Wurf: die einlösige Einkammer-Schnellbremse. Sie war einfach, betriebssicher, sorgte für kürzere Bremswege, brachte einen Waggon ohne die übliche Ruckelei zum Stehen und, das Entscheidende, sie konnte in einem Zug gemeinsam mit der Westinghouse-Bremse eingesetzt werden. Das überzeugte die inzwischen preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung. Anfang des neuen Jahrhunderts, 1903, führte sie die „Knorr-Schnellbremse K1“ für Personenzüge ein.



Das Stammhaus in Berlin. In den vier Stockwerken waren die einzelnen Produktionsabschnitte mit Bedacht angeordnet.

Vision riesiger Umsätze

Jetzt ging es aufwärts. Aber Knorr war ein weitblickender Unternehmer, der schon ein weiteres, lukratives Geschäftsfeld für seine Firma sah: Güterzüge. 1903 war es ein drängendes Problem in ganz Europa, lange schwere Güterzüge sicher zu bremsen. Üblicherweise fuhrn Bremser mit, die bei Wind und Wetter draußen auf der Wagenplattform nach einem Pfiff der Dampflok die Bremsen per Handrad anlegten. Alle Eisenbahnverwaltungen in Deutschland suchten daher gemeinsam nach einem geeigneten neuen Bremssystem. Die größte von ihnen, die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung, beauftragte schließlich mit der Entwicklung niemand anderen als die kleine, aber innovative und



zuverlässige Firma Carpenter & Co. Nun zahlten sich der unermüdliche Wille zur Verbesserung und die Überzeugung, auf dem richtigen Weg zu sein, aus. Natürlich waren die technische Überlegenheit der Produkte und ihre Qualität entscheidend, aber eine fast ebenso große Rolle spielten das über Jahrzehnte gewachsene Vertrauen zwischen Georg Knorrs Firma und den Bahnbetreibern.

Jubiläum: 110 Jahre Knorr-Bremse. Das Unternehmen startet ins zweite Jahrzehnt seines zweiten Jahrhunderts – und ist so stark wie nie zuvor.

Knorr brauchte Geld. Viel Geld

Aber noch gab es die Güterzugbremse nicht. Knorr war klar, dass er nun in großem Stil investieren musste. Einmal für die Produktion der K1 in großen Stückzahlen für Personenzüge, aber auch für ein Entwicklungszentrum, um mit überlegenen Produkten den Wettbewerb in sicherem Abstand zu halten. Georg Knorr nahm hohe Kredite auf. Er sah allerdings, dass er noch deutlich mehr Mittel brauchte. „Kapitalkräftige Kreise“, wie er sie nannte, waren auf ihn aufmerksam geworden und von den Zukunftsaussichten beeindruckt; Verhandlungen kamen in Gang. So gründete er im Frühjahr 1905 die Knorr-Bremse GmbH unter der Mehrheitsbeteiligung des Werkzeugmaschinenbauers Loewe AG und wurde alleiniger Geschäftsführer. Vor den Toren Berlins entstand ein moderner Fabrikbetrieb auf vier Etagen mit anfangs 165 Mitarbeitern. Die Bedingungen für die Arbeiter waren gut und die Kommunikation über seine Meister, die große Verantwortung trugen, sehr effektiv. Aber alles war auf den Chef zugeschnitten, der genau wusste, was er wollte.

Der Systemgedanke bestimmt das Unternehmen

Knorrs Strategie war es, das komplette Bremssystem zu entwickeln und alle Teile mit einem ausgeklügelten Produktionssystem unter einem Dach herzustellen: von der auf der Lok montierten Luft-

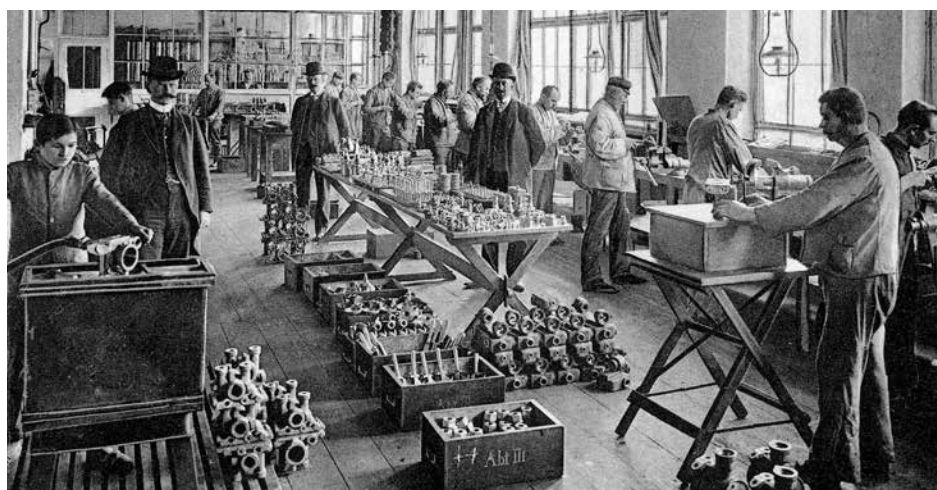
pumpe über Schlauchkupplungen und Steuerventile bis hin zum Bremszylinder. Seine mehr als 20-jährige Erfahrung mit Druckluftbremsen war dabei sicher das wichtigste Kapital des neuen Unternehmens. Knorr warb nun viele junge Ingenieure an, die ihn bei der Entwicklung unterstützten. Als Glücksgriff erwies sich auch der neue kaufmännische Direktor, Johannes Philipp Vielmetter, der 1907 als Teilhaber einstieg. Er hielt dem Gründer den Rücken frei, der sich nun noch stärker der Technik widmen konnte.

So erweiterte Knorr-Bremse laufend das Lieferprogramm rund um die Druckluftbremse, baute neue Luftpumpen, Dampfdruckregler, Notbremseinrichtungen, Schlauchkupplungen, Sandungsanlagen und vieles mehr. Das Unternehmen wuchs. Inzwischen nahm das Projekt der Güterzugbremse europäische Dimensionen an. „Keine Aufgabe hat mich und meine Firma in den letzten Jahren so andauernd und lebhaft beschäftigt“, sagte Knorr 1909. Es zeigte sich, dass ihn die viele Arbeit und die laufenden Versuchsfahrten stark geschwächt hatten. 1910 musste er sich aus der Geschäftsführung zurückziehen, 1911 starb er in Davos an Lungentuberkulose. Er war 51 Jahre alt.

Knorrs Vermächtnis

Seine Mitarbeiter und die Geschäftsführung verfolgten seine Ideen und Werte mit großem Einsatz weiter, vor allem die Güterzugbremse. Kurz vor seinem Tod hatte Knorr für seine Konstruktion noch eine Idee des preußischen Oberbaurats Bruno Kunze aufgegriffen. Er schlug vor, die einlösig Schnellbremse mit ihrem Einkammer-Bremszylinder um einen Zweikammer-Bremszylinder zu ergänzen. So ergab sich eine mehrlössige Einkammer-Verbundbremse mit geringer Erschöpfbarkeit: die Kunze-Knorr-Bremse.

Nach einer Phase rasanten Wachstums auf anderen Feldern konnte das Unternehmen Ende 1916 endlich die ersehnte Vereinbarung unterschreiben. Knorr-Bremse baute als der nahezu exklusive Hauptlieferant des kompletten Systems die Kunze-Knorr-Verbundbremse. Ein Vertrag für Schnellzüge folgte. Beinahe sämtliche Züge in Europa warteten auf neue Bremsen. Dank Beharrlichkeit, Ingenieurskunst, kaufmännischem Geschick und dem persönlichen Einsatz des Gründers und seiner Mitarbeiter war Knorr-Bremse nun der unangefochtene Marktführer für Bremssysteme. (Teil II folgt in der kommenden Ausgabe.) ■



Georg Knorr sah in der Produktion oft nach dem Rechten (Bild I). Der Stettiner Bahnhof, einer der großen Berliner Fernbahnhöfe, um 1903 (Bild r.).