

## NDB-Artikel

**Knorr, Georg** Erfinder einer Druckluftbremse, \* 13.11.1859 Ruda Kreis Neumark (Westpreußen), † 15.4.1911 Davos, = Karlshorst b. Berlin..

### Genealogie

V Theodor, Rittergutsbes.;

M Malhilde Schielke;

◦ Danzig 1894 Ella (1871–1928), T d. Oskar v. Stojentin, auf Adlig-Prechlau/Westpr., u. d. Ottilie Höpner.

### Leben

K. studierte Maschinenbau am Technikum Einbeck und am Polytechnikum Braunschweig. Anschließend trat er in den Eisenbahndienst ein und arbeitete in der Eisenbahnverwaltung Krefeld. Dort wurde der amerikanische Ingenieur J. F. Carpenter auf ihn aufmerksam, der sich damals im Deutschen Reich um die Einführung seiner Zweikammer-Druckluftbremse bemühte. Diese, einfacher im Aufbau und daher billiger als die Einkammerbremse von Westinghouse und ihr auch durch die stufenweise Lösbarkeit überlegen, wurde 1883 von den preußischen Staatseisenbahnen eingeführt. Zur Unterstützung bei diesem Großauftrag holte Carpenter 1884 K. als Oberingenieur in sein Ingenieurbüro. Die Einzelteile der Bremsen wurden zunächst von fremden Firmen bezogen. Doch erwies sich dies auf die Dauer als unzweckmäßig, so daß sich Carpenter 1889 entschloß, in Britz bei Berlin eine eigene Fabrik einzurichten. Es gelang Carpenter und K., mit dem preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen Zehnjahresvertrag abzuschließen und auch norwegische, russische und spanische Bahnen für die Zweikammerbremse zu gewinnen. Doch bald machten sich drei schwerwiegende Nachteile der Carpenter-Bremse bemerkbar: der hohe Luftverbrauch, die langen Reaktionszeiten beim Bremsen und Lösen und die schwierige Zusammenarbeit mit der Westinghouse-Einkammerbremse, eine Zusammenarbeit, die unvermeidlich war, wenn Kurswagen oder ganze durchlaufende Züge vom preußischen Netz auf anschließende süddeutsche oder ausländische Bahnen übergingen. Der Liefervertrag mit der preußischen Verwaltung wurde nach Ablauf der 10 Jahre nicht erneuert, der Fahrzeugpark in verhältnismäßig kurzer Zeit auf die Westinghouse-Bremse umgebaut.

Indessen gelang es K., der 1893 die Firma Carpenter & Schulze übernommen hatte, bereits 1900 eine neue Einkammerbremse „Bauart Knorr“ zu entwickeln, die so gut einschlug, daß die Bremsenfertigung 1905 in ein neues, größeres Werk in Boxhagen-Rummelsburg (Berlin-Lichtenberg) verlegt werden mußte. Im gleichen Jahr wurde die neue Schnellbremse allgemein bei den deutschen

Bahnen eingeführt. Unter Beteiligung der Berliner Firmen Ludwig Löwe und Richard Gradewitz wurde, ebenfalls 1905, die Knorr-Bremse GmbH gebildet, aus welcher wiederum 1911, wenige Monate vor K.s Tod, unter Aufnahme weiterer Firmen die Knorr-Bremse AG hervorging. Im Rummelsburger Werk wurde auch am Entwurf einer Güterzugbremse und einer Schnellbahnbremse gearbeitet. Diese Vorarbeiten führten zur Kunze-Knorr-, zur Hildebrand-Knorr- und schließlich, nach dem 2. Weltkrieg, nachdem der Firmensitz nach München verlegt war, zur Knorr-Einheitsbremse. Mit K.s Namen sind unter anderem auch ein Preßluftsandstreuer, ein Druckluft-Läutewerk und ein Speisewasser-Vorwärmer verbunden.

### **Werke**

25 J. im Dienste d. Luftdruckbremse, 1909.

### **Literatur**

Dt. Eisenbahnwesen d. Gegenwart II, 1911, S. 312-16;

Btrr. z. Gesch. d. Technik 14, 1924, S. 15-19;

Matschoss, Technik, 1924;

50 J. Knorr-Bremse 1905-55, 1955;

G. Füllner, Techniker als Wirtschaftsführer, in: Darst. u. Qu. z. Gesch. d. dt. Einheitsbewegung im 19. u. 20. Jh. VI, 1965, S. 153-64 (L, P);

Organ f. Fortschritte im Eisenbahnwesen 66, 1911, S. 181;

Lokomotive 8, 1911, S. 119;

VDI-Zs. 55, 1911, S. 558;

Elektr. Kraftbetriebe u. Bahnen 9, 1911, S. 279;

Altpreuß. Biogr.

### **Autor**

Erhard Born

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Knorr, Georg“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 220-221 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---