

A large, stylized '150' logo. The '1' is a solid red vertical bar. The '5' is a white shape with a black circle in the center. The '0' is a red shape with a black circle in the center. The background is black with a white triangle at the top left and a grey hatched area on the right.

SCHWARZMÜLLER

Voll ins
Schwarze.

150 Jahre Schwarzmüller

1871–2021



Voll ins Schwarze.

150 Jahre Schwarzmüller.



150
Jahre
1871–2021

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Schwarzmueller Gruppe, Hanzing 11, 4785 Freinberg

Tel +43 7713 800-0, Fax +43 7713 800-297

office@schwarzmueller.com, www.schwarzmueller.com

Konzept, Gestaltung, Produktion:

Prock und Prock Marktkommunikation GmbH

Rochusgasse 4, 5020 Salzburg, www.prock-prock.at

Fotos: Schwarzmueller Gruppe (wenn nicht anders angeführt)

Druck: Johann Sandler GesmbH & Co KG, 3671 Marbach

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.

ISBN: 978-3-200-07335-7

Inhalt

Vorwort 04

Kapitel 1

Dr. Herbert W. Wurster

Die ersten 100 Jahre 06

17.–19. Jahrhundert: Die Vorgeschichte bis zur Firmengründung 08

1871–1931: Der Handwerksbetrieb in Passau 17

1931–1939: Der Umzug nach Österreich 26

1939–1949: Der Zweite Weltkrieg und die Folgen 35

1949–1970: Der Aufbau des Industrieunternehmens 44

Kapitel 2

Die internationale Expansion 54

1958–1994: Auf dem Weg zur Marktführerschaft in Österreich 56

1990–2005: Die Expansion nach Osteuropa 76

2008–2020: Wirtschaftskrise und Neustart 86

Kapitel 3

Zehn Einblicke in ein internationales Industrieunternehmen 108

Kapitel 4

Roland Hartwig, CEO Schwarzmüller Gruppe

Der Ausblick 2021–2028 130

Vorwort

Europas vielfältigster Fahrzeugbauer

Dieses Buch erzählt die Geschichte einer Familie und ihres Unternehmens über den langen Zeitraum von 150 Jahren. Der Weg der Familie Schwarzmüller begann in einer kleinen Schmiede in Bayern, entstanden ist daraus eines der großen und renommierten Industrieunternehmen Österreichs.

Wir beleuchten die 150-jährige Geschichte von verschiedenen Seiten. Dr. Herbert W. Wurster, der frühere Leiter des Archivs des Bistums Passau, hat die ersten 100 Jahre des Unternehmens verfolgt. Aufgrund der Quellen musste er das Gründungsdatum von 1870 auf 1871 korrigieren. Darüber hinaus skizzierte er die regionale Geschichte eines Gewerbes und zeigte auf, wie an einem Knotenpunkt europäischer Verkehrswege aus dem Schmiede- und dem Wagnerhandwerk der Fahrzeugbau entstand.

Aus den Quellen der Zeitzeugen ist der zweite Teil des Buches gespeist. In der Zeit des Wirtschaftswunders begann der steile Aufstieg von Schwarzmüller. In den 1990er Jahren eroberte das Unternehmen schließlich die Marktführerschaft in Österreich und erweiterte seinen Geschäftsradius rasch nach Osteuropa.

Der dritte Teil gibt Einblicke in einen erfolgreichen, internationalen Industriebetrieb am Beginn des dritten Jahrtausends. Schwarzmüller ist heute der vielfältigste Hersteller von Anhängern und Aufbauten in Europa. Wir bauen für unsere Kunden in 21 Ländern Premiumfahrzeuge, die an individuelle Einsatzumgebungen angepasst sind und einen höheren Nutzen als Standardfahrzeuge stiften.

Abgeschlossen wird das Werk von einem Ausblick auf den künftigen Weg des Unternehmens. Wir haben in den vergangenen Jahren mit einem starken Team und den richtigen Weichenstellungen eine sehr dynamische Organisation entwickelt. Wir fühlen uns trotz der schwierigen Zeiten gut aufgestellt, um eine aktive Rolle in unserer Branche zu spielen. Ich gratuliere der Familie zu ihrem konsequenten unternehmerischen Handeln und bedanke mich bei allen, die an der Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte mitgewirkt haben. Denn das gesamte Team baut heute auf ihren Leistungen auf!

Roland Hartwig
CEO Schwarzmüller Gruppe

Schwarz Müller Fahrzeuge sind darauf ausgelegt, dass ihre Nutzer mehr Leistung im betrieblichen Alltag erhalten.





SCHWARZMÜLLER



Die ersten 100 Jahre

Dr. Herbert W. Wurster

17.–19. Jahrhundert

Die Vorgeschichte bis zur Firmengründung

Die Familiengeschichte bis 1871

Der Gründer der Firma Schwarzmüller war ein lediger Sohn einer Müllerstochter aus dem Wolfachtal in der Nähe von Ortenburg, Landkreis Passau. Diese uneheliche Geburt ist Ausdruck der politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und demographischen Umbrüche in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Illegitimität der Kinder führte oft zu einem schweren Leben. Der am 28. Februar 1840 im kleinen Dorf Isarhofen in der großen Landpfarre Holzkirchen geborene Josef Schwarzmüller¹ nutzte die starke gewerbliche Tradition seiner Vorfahren, um ein Unternehmer im Handwerk zu werden.

Sein Vater war ein Bauernsohn aus einer Rottaler Bauerndynastie auf dem Drexlerhof zu Thanham, Alt-Gemeinde Reutern bei Bad Griesbach. Seine Mutter kam aus der Region um Vilshofen, deren Vorfahren seit dem 17. Jahrhundert immer auf Veränderungen

und Chancen reagierten. Der erste bekannte Ahne, Christoph Schwarzmüller (geb. um 1670), war als Häusler ein Untertan in einer weltlich-adeligen Hofmark zu Tracking bei Garham, Gemeinde Hofkirchen, Landkreis Passau. Die weiteren Schwarzmüller-Vorfahren in der männlichen Linie waren Knechte am Pfarrhof zu Künzing, zwei Generationen Bauern zu Girching bei Künzing, in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Bäcker in Söldenau im Wolfachtal. Erst im frühen 19. Jahrhundert wandte sich der betagte Josef Schwarzmüller (1743–1831) zu Söldenau dem Schlosser- und Schmiedehandwerk zu. Der Zunftzwang fiel durch die Gewerbeverordnung, „Die Handwerks-Befugnisse“, vom 1. Dezember 1804 weg² – und jetzt regte sich der Unternehmergeist. Josef Schwarzmüller erbaute eine Schmiede, deren repräsentative Arkadenvorhalle zum Beschlagen diente. Heute ist das Haus ein Einzelbaudenkmal³ mit der bezeichnenden Adresse „Roßeck“. Sein Sohn, Franz Seraph Schwarzmüller (1771–1856), wurde Müller an der Wolfach in Isarhofen. Seine Frau war eine Bierbrauerstochter aus Braunau (Oberösterreich), die



In der Schmiede Söldenau in Isarhofen, heute in der bayerischen Gemeinde Ortenburg gelegen, begann die handwerkliche Betätigung der Familie Schwarzmüller. © Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München. (Zeichnung: Georg Loesti, 1859–1943)

er bei ihrem Dienst im Schloss Söldenau kennen gelernt hat. Eine Tochter aus dieser Ehe, Eleonora Schwarzmüller (1816–1861), versah den elterlichen Haushalt bei der Mühle. Sie wurde unverheiratet Mutter des Firmengründers Josef Schwarzmüller (1840). In der großelterlichen Familie wuchs er auf, ging aber dann als junger Mann in die nächste Nähe von Passau, in die Gemeinde Ries. Dort heiratete er Juliana Bachhuber, Bauerntochter zu Sturmberg, sie ließen sich als Gütlerhepaar auf der Ries nieder (1864)⁴. Hier verlegte er sich dann wie sein Urgroßvater

wieder auf das Metallhandwerk und wurde Hufschmied. In seiner Berufswahl wurde er von seinem Onkel, der im Erbgang Müller in Isarhofen wurde und eine Schmiedstochter aus dem nahegelegenen Kamm geheiratet hatte, begleitet. Und er wurde bestärkt von einem Cousin, der die Schmiedewerkstatt in Söldenau betrieb.

In den mütterlichen Linien des Schwarzmüller-Geschlechts herrschte Kontinuität: Die Ehefrauen waren meistens Bauern- und Schuhmacherstöchter. Die

Ausnahmen sind die Bader-, Brauer- und Zimmermannstöchter. Im ausgehenden 19. Jahrhundert, im Jahr 1898, heiratete der Passauer Bürger und Hufschmied Josef Schwarzmüller (1867–1949), Sohn von Josef und Juliana Schwarzmüller, Therese Königsbauer (1869–1953), die aus einem alten Passauer Bauerngeschlecht entstammte⁵. In dieser Zeit begann die Urbanisierung der Passauer Bauern, die ursprünglich die Mehrheit des Kundenkreises eines Hufschmieds stellte. So sind diese Ehen auch als Zeichen der sozialen und wirtschaftlichen Vernetzung zu sehen.

Diese Familiengeschichte zeigt exemplarisch den sozialen Aufstieg nach der Zeit des Dreißigjährigen Krieges. Etwa zweihundert Jahre stellte die Familie auf dem Land Bauern, arbeitete in angesehenen Handwerkszweigen oder Gewerben und lebte in guten wirtschaftlichen wie sozialen Verhältnissen. Erstaunlich ist, dass die Familie Schwarzmüller bis kurz vor dem 20. Jahrhundert nur im eng umgrenzten Bereich des Herzogtums/Kurfürstentums/Königreichs Bayern beheimatet war. Nur eine einzige Braut war nicht in ihrer Umgebung gebürtig. Sie kam aus Braunau, war aber in der Heimat der Schwarzmüllerischen, im Schloss Söldenau, beschäftigt. Dennoch trat auch in diesen Generationen regionale Mobilität auf. Das 19. Jahrhundert war von einer besonderen sozialen, demographischen und wirtschaftlichen Dynamik mit ihren Schwierigkeiten und Möglichkeiten geprägt. Die Menschen haben sich diesen Veränderungen immer wieder angepasst.

Die Gründung in Passau

(1871)

1868 beendete Josef Schwarzmüller das Gütlerdasein und begann eine Schmiedewerkstätte in seinem Anwesen Ries 11. Er reagierte damit auf die revolutionäre königlich-bayerische Gewerbereform des Jahres 1868. Das Gesetz „Das Gewerbswesen“ vom 30. Jänner 1868 trat am 1. Mai 1868⁶ in Kraft und hat im Königreich Bayern die Gewerbefreiheit eingeführt: „Alle Staatsangehörigen [...] sind zum Betriebe von Gewerben [...] berechtigt (Art. 1).“ Die Innungen, die Zünfte, wurden aufgehoben und ein Befähigungsnachweis wurde nicht mehr gefordert. Das Gesetz war eine Antwort des Staates auf die Stagnation der bayerischen Wirtschaft und auf die Rückständigkeit der früheren bayerischen Wirtschaftspolitik. Das Schmiedehandwerk hatte in der Zeit vor diesem Gesetz viele Meister und vor allem Gesellen verloren⁷. Das Metallhandwerk wurde durch den Aufschwung der Eisenindustrie bedrängt, die Fachkräfte benötigte. Andererseits wurden die Anforderungen an die Landtransportleistungen immer größer. Im 19. Jahrhundert wurde Passau ein immer größerer Umschlagplatz der Donauschiffahrt, 1860 wurde Passau in das Eisenbahnnetzwerk eingebunden. 1869–1870 wurde die Donaubrücke „Maxbrücke“ als moderne und den Anforderungen des Verkehrs gemäße Stahlkonstruktion errichtet⁸.

In der ländlichen Gemeinde Ries wurde Josef Schwarzmüller im Jahr 1871 Schmiedemeister⁹. 1871 ist auch das Jahr der Gründung des Deutschen Reichs nach dem Sieg über

Frankreich, ebenso ist dieses Jahr der Auftakt der „Gründerzeit“ der deutschen Wirtschaft. Deshalb zog Josef Schwarzmüller in die Stadt Passau mit ihren besseren Aussichten auf wirtschaftlichen Aufstieg. Er erkannte die Chance, die das Schicksal für ihn bereitet hatte. 1867 verstarb Paul Ziegler, der einzige Hufschmiedemeister in der Innstadt. Seine Witwe Monika führte für ihre drei Söhne den Betrieb zusammen mit ihrem Schwiegervater fort, der aber 1869 im Alter von 102 Jahren starb. Auch der älteste Sohn verstarb nach langer Lungenkrankheit als junger Erwachsener im Frühjahr 1871. Dann erkrankte auch der zweite Sohn der Familie Ziegler an Lungentuberkulose und starb im Frühsommer 1872. Schließlich erlag im Dezember 1873 der letzte Sohn ebenfalls einer Lungenkrankheit. Die Besitzerin hatte ein grausames Schicksal ereilt.

Schon am 18. Juli 1871, zwei Monate nach dem Friedensschluss im Deutsch-Französischen Krieg, versuchte die Witwe durch Anzeigen, das Haus gemeinsam mit der Schmiedewerkstatt zu verkaufen, doch es gab keinen Interessenten dafür. Im Oktober wollte die Witwe das so bezeichnete Schmied- und Schlossergeschäft sogar aufgeteilt verkaufen, fand aber auch dafür keine Interessenten¹⁰.

So zog Josef Schwarzmüller am Ende des Jahres 1871 vom ländlichen Ries in die Innstadt, um nun sein Gewerbe dort auszuüben. So steht in der Zeitung: „Der Unterzeichnete erlaubt sich hiedurch zur Anzeige zu bringen, dass ich auf hiesigem Platze, Innstadt, Schmidgasse Nr. 47 [ein Druckfehler in der Zeitung: Nr. 67] ein Schmidgeschäft eröffnet habe und ersuche, mich mit in dieses Ge-



Das älteste dokumentierte „Lebenszeichen“ des jungen Gewerbebetriebes in Passau aus der Donauzeitung vom 25. Dezember 1871.

© Stadtarchiv Passau (Foto: Richard Schaffner)

schäft einschlägigen Aufträgen gütigst beehren zu wollen. [...] 20. Dezember 1871.“¹¹ Wohl hat er die Zieglerische Betriebsstätte gepachtet, Nr. 69, und im übernächsten Nachbargebäude, Nr. 67, eine Wohnung gemietet. In der Folge gab die Witwe Monika Ziegler ihren traditionsreichen Betrieb auf und verkaufte das Anwesen Schmidgasse 12 (alte Bezeichnung: Innstadt 69) am 22. Oktober 1874 um 10.000 Gulden an Josef Schwarzmüller. Er war der gegebene Nachfolger. Der Kapitalbedarf für eine Hufschmiede war nicht groß¹², allerdings war der Hauskauf eine sehr große Investition, die nur durch die günstige Konjunktur zu stemmen war. Bald nach dem Kauf zog er mit seiner Familie in das neue Anwesen ein und führte die bestehenden Geschäfte, die Schmiede und die Schlosserei, fort¹³.

In der Innstadt war die Schmiedewerkstätte Schwarzmüller die einzige. Erst in den 1880er Jahren siedelte sich eine zweite

Schmiedewerkstätte wegen des Wachstums der Stadt und des Verkehrs in der Innenstadt an. Die traditionsreiche Schmiedewerkstätte lag an einem zentralen Ort, an der Straße nach Linz sowie nach Schardenberg und war leicht von der Straße nach Schärding erreichbar. In der Nähe war die größte gewerbliche Innstädter Anstalt, die Brauerei, und die Porzellanmanufaktur. Beide benötigten viel Transportleistung, also auch eine Schmiedewerkstätte. In der Regel war eine Schmiede überschaubar. Der Inhaber, also der Meister, beschäftigte generell ein bis zwei Gesellen. Jetzt brachte die Konjunktur so viele Aufträge, dass der neue Inhaber mehr Gesellen einstellte. Außerdem verlegte sich Josef Schwarzmüller auch auf den Fahrzeugbau. Dafür brauchte der Betrieb mehr Schmiedegesellen und Gehilfen, ebenso Fachkräfte mit

Holzkenntnissen und Holzbauerfahrungen, also Wagner oder Stellmacher, um Holz für die Räder und die Aufbauten bearbeiten zu können. Im Juli 1871 zog ein Wagnermeister in das Haus Schmiedgasse 12 ein. Diesen Mann, Georg Gutsmi(e)dl, holte dann Josef Schwarzmüller in seinen Betrieb herein und begann mit einem anspruchsvollen, auf die gehobene ländliche und die städtische Bevölkerung zielenden Produktionsprogramm. So stand in der Passauer Lokalzeitung, in der Donau-Zeitung, am 1. Oktober 1872 auf der Seite 4 dieses Inserat: „Ein gut eisernes Steyrerwägel ist billig zu verkaufen bei Schwarzmüller, Schmid, Innstadt.“¹⁴ Das „Steyrerwägel“ war eine österreichische Bezeichnung für „leichte Fahrzeuge mit Bock für 2 bis 3 Personen und kurzer Ladefläche („Grichtl“); zumeist 50 – 60 cm, [...] die gängigen haben nur noch

„Steyrerwägel“ wie dieses auf der Passauer Innbrücke gehörten bald zum Produktportfolio von Schwarzmüller. © Gisa Schäffer-Huber, Passau





Schmiedewerkstatt im Passauer Heuwinkel am Ende des 19. Jahrhunderts. Stadtarchiv Passau (Foto: Richard Schaffner)

Drehscheibe und Querfeder vorne und zwei Längsfedern hinten. Stets mit unbeweglicher Steckstange und auf die Hinterräder wirkende Bremse, die über eine Spindel neben dem Sitz betätigt wird.“ Dieses qualitätsvolle Gefährt mit Einsatz von anspruchsvoller Technik hatte „jeder Bauer, der ein Pferd besaß, [...] im Wagenschuppen stehen“. Es wurde vor allem in Oberösterreich „bei allen Bauern mit Pferd für Kirchfahrten, Besuche, Einkäufe verwendet. Es war ehemals das in weiten Teilen Österreichs übliche bäuerliche Luxusfahrzeug.“¹⁵ Für die wohlhabenden Passauer Bürger war es eine Alternative zu den teureren Kutschen, Kaleschen und Landauern. Die niederbayerische Bezeichnung dafür ist das „Gäuwagerl“.

Mit dieser Erweiterung des Firmenspektrums über die traditionelle Schmiederei hinaus auf den Fahrzeugbau zeigt sich der Unternehmergeist von Josef Schwarzmüller, allerdings vergaß er nicht die Bedeutung der überkommenen Aufgabenbereiche für den

alltäglichen Bedarf. Das zeigt sich an dieser Anzeige in der Passauer Zeitung vom 4. Februar 1873: Darin teilte er mit, dass er „eine Nothwand für Pferdebeschlagen angeschafft habe“¹⁶. Damit wurde die Beschlagbrücke erweitert, „um Pferde mit größerer Sicherheit operieren oder sehr widerspenstige Pferde beschlagen zu können“¹⁷. Mit dieser qualitätssteigernden Verbesserung der Ausstattung erweist sich Josef Schwarzmüller als „verständiger Beschlagschmiede“, der für das ihm „anvertraute Capital“, die Pferde¹⁸, gut sorgen kann.

Schon im Jahr 1873, das Jahr des „Gründerkrachs“, der jedoch die Passauer Wirtschaft verschonte¹⁹, wurde Josef Schwarzmüller als etablierter Passauer Handwerkmeister angesehen. Er unterstützte die städtische Armenkasse mit Spenden²⁰, obwohl er damals noch kein Passauer Bürger war. Erst im Jahr 1877 wurde ihm das „Heimat- und Bürgerrecht“ für Passau verliehen²¹.



Josef Schwarzmüller jun. (rechts) und sein Sohn Wilhelm sen. 1913 mit einem modernen Motorrad am Stammsitz in der Passauer Schmiedgasse 12. Auf dem Geschäftsschild ist bereits der Wagenbau angeführt.

Das Stammhaus der Familie

Das Stammhaus der Firma Schwarzmüller ist das Anwesen Schmiedgasse 12, früher Innstadt 69. Heute ist es ein Einzeldenkmal in der bayerischen Denkmalliste²², eines der vielen Denkmäler Passaus, die die alten Ortsteile von Passau auszeichnen. Sie machen Passau zu einer der schönsten Städte Deutschlands. Doch das Haus in der Schmiedgasse steht nicht nur für Schönheit, ist nicht nur Denkmal der Kunst- und Architekturgeschichte, sondern auch ein Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte.

Im frühen Mittelalter wurde die Innstadt als Dorf besiedelt; dafür ist eine Schmiede notwendig. Um 1143 erhielt Passau die erste Brücke, die den Inn überspannte. In der Folge wurde der Innstädter Schmied an der (Fern-)Straße durch den zunehmenden Verkehr immer wichtiger. Ab dem 13. Jahrhundert wurde Passau führend bei der Herstellung von „Passauer Wolfsklingen“. Wohl vier Schwertschmiede siedelten sich in der Innstadt an und das nahegelegene Haibachtal mit den Hammermühlen lieferte ihnen das Eisen. Die Urbanisierung ergriff den Ort im frühen 15. Jahrhundert, um 1408 bis 1410 befestigte sie der Passauer Fürstbischof mit Mauer und Türmen. Daher ist die Schlussfolgerung naheliegend, dass die Schmiedewerkstätten schon im 12. Jahrhundert, spätestens im frühen 14. Jahrhundert ihren dauernden Platz erhalten haben. Nach 1650 starben die „Messerklinger“ wegen der wirtschaftlichen Entwicklung, unter anderem

der übermächtig werdenden Konkurrenz von Solingen, aus. Nun wurde der Innstädter Hufschmied offenbar wieder der einzige Schmied im Ort.²³

Ursprünglich war die Schmiede im östlichen, zurückgesetzten Teil des heutigen Anwesens Schmiedgasse 12; die Beschlagbrücke stand wohl an der durch die beiden Häuser gebildeten Ecke. In der frühen Neuzeit kaufte ein Hufschmiedemeister dann das westliche Nachbargebäude und vereinte es mit seiner älteren Schmiede. So zeigte das ganze neue Anwesen ein einheitliches Aussehen mit ganz klarer Ordnung. Drei Stockwerke wurden durch eine gleich hohe Blindmauer im Dachgeschoß abgeschlossen, die im 17. Jahrhundert nach den beiden Stadtbränden von 1662 und 1680 als Brandschutzmaßnahme vorgeschrieben war. Das Gebäude, dessen älteste Teile bereits in der Romanik entstanden waren, überstand die Stadtbrände beschädigt. Die zwei Grabendächer wurden durch einen gemeinsamen großen Dachstuhl ersetzt, wobei der vorspringende Teil der westlichen Hälfte noch Spuren des Grabendachs zeigt. Mit drei Fensterachsen im westlichen Teil und zwei in der östlichen Hälfte, im Dachgeschoß jeweils ein „Ochsenauge“, ein barockes ovales Fenster, mit rahmenden Putzbändern an den Außen- und Innenkanten, mit barocken Fenstereinfassungen und profiliertem Abschluss der Blindmauer stellt das repräsentative Anwesen den wirtschaftlichen Erfolg der Schmiede dar.

Im 19. Jahrhundert war die Schmiede in der östlichen Hälfte im Erdgeschoß eingerichtet. Im Hintergarten, der sich nur hinter der westlichen Hälfte erstreckte,

entstanden im frühen 19. Jahrhundert darüber hinaus ein eigenes Werkstattgebäude (1839) und eine Remise (1846). Die Familie Schwarzmüller verließ das Stammhaus 1972 und verkaufte es später.

Der ältere Name der Straße, „Landstraße“, wurde wohl im 17. Jahrhundert durch den bis heute (Unterbrechung im Dritten Reich) gültigen Namen „Schmiedgasse“ ersetzt²⁴. Also ist der Straßename das untrügliche Kennzeichen der fast tausend Jahre langen Tradition des Innstädter Schmiedehandwerks, das ein Jahrhundert von 1871 bis 1972 dort von den Schwarzmüller-Generationen geformt worden ist. Der Umzug der Familie ist die Konsequenz der Industrialisierung dieses Metallgewerbes.



Der ursprüngliche Sitz des Unternehmens in Passau nach der Renovierung in den 1990er Jahren.



Ein wohl vom bedeutenden Passauer Maler Rueland Frueauf d. J. geschaffenes Tafelgemälde aus dem Jahre 1540 hat den hl. Eligius, den Patron der Hufschmiede, zum Thema. Offenbar war der Auftraggeber der Obermeister der Passauer Zunft, der auch die Innstädter Schmiede angehörten. Das Gemälde zeigt sehr genau eine mittelalterlich-frühneuzeitliche Hufschmiedewerkstatt mit einer Beschlagbrücke²⁵. © Oberhausmuseum Passau (Foto: Dionys Asenkerschbaumer).

1871–1931

Der Handwerksbetrieb in Passau

Hufschmiede und Wagnerei (1880–1918)

1880 trat der Sohn Josef jun. nach dem Besuch der Volksschule seine Lehrzeit als Schmied an. Ab 1884 war er Schmiedegehilfe, offenbar in der väterlichen Werkstatt. Josef Schwarzmüller sen. baute 1886 sein Haus für die Werkstatt um. Er verlegte sie an die Südseite, doch der Zugang bleibt in der Schmiedgasse. Am 12. November 1898²⁶ heiratete sein Sohn Josef jun. die Bauerntochter Therese Königsbauer (1869–1953) von Graneck in der damaligen Gemeinde Haidenhof – eine Bauerntochter ist die erste Wahl eines Hufschmiedesohns! Allerdings wird das südwestlich vom Bahnhof Passau gelegene Gebiet um Graneck in dieser Zeit eine Erweiterungsfläche der blühenden Stadt Passau. Damit tritt die Landwirtschaft hinter die städtische Industrie-, Verkehrs- und Handelswirtschaft zurück. Das Speditionswesen wurde immer größer und

deshalb wandte sich auch in der Innstadt Josef Schwarzmüller jun. mehr dem Fahrzeug- und Anhängerbau zu.

Im Jahr 1901 legte er seine Meisterprüfung an der Handwerkskammer ab. Damit reagierte er auf die neuen gesetzlichen Ordnungen. Denn 1897 war das deutsche Handwerkerschutzgesetz erlassen worden, das die Existenz des Handwerks in der Industriezeit sicherte. Die Ausbildung wurde wieder unter die Kontrolle der neuen Innungen und der darauf neugegründeten Handwerkskammer (1900) gestellt. Erst im Jahre 1911 gründete man in Passau die Schmiedeinnung.

Im gleichen Jahr starb am 24. März seine Mutter. Er übernahm den väterlichen Betrieb und baute im östlichen Teil eine große Einfahrt von der Schmiedgasse. Im Hintergarten erweiterte er das rückwärtige Werkstattgebäude für die Wagnerei (1902). Auf einem Foto des Hauses kurz danach ist bereits „Wagenbauerei“²⁷ zu lesen (*siehe Abb. Seite 14*). Dabei vergrößerte Josef jun. die Zahl

seiner Mitarbeiter, um diese Aufträge erfüllen zu können. Bis in die 1930er Jahre waren sechs bis sieben Gesellen und vier Lehrlinge beschäftigt, die teilweise im Hause mit Familienanschluss, untergebracht waren. So war die Firma ein großer Handwerksbetrieb. In dieser Zeit kam auch der elektrische Strom in die Werkstätten.

Der ursprünglich seltene Vorname Wilhelm wird in der Pfarrei Passau-Innstadt ab 1870 aus patriotischen Gründen immer beliebter. Das erste Kind der Familie von Josef Schwarzmüller jun. erhielt auch diesen Namen (22. Oktober 1899). Dieser Sohn Wilhelm wählte nach dem Besuch der Volksschule den väterlichen Beruf des Schmieds, allerdings machte er eine kaufmännische Praxis durch und wurde 1917 als „Handlungsgehilfe“ bezeichnet. Er war auch offen für die Motorisierung des Personenverkehrs, – als Jüngling bekam er ein leichtes Motorrad.

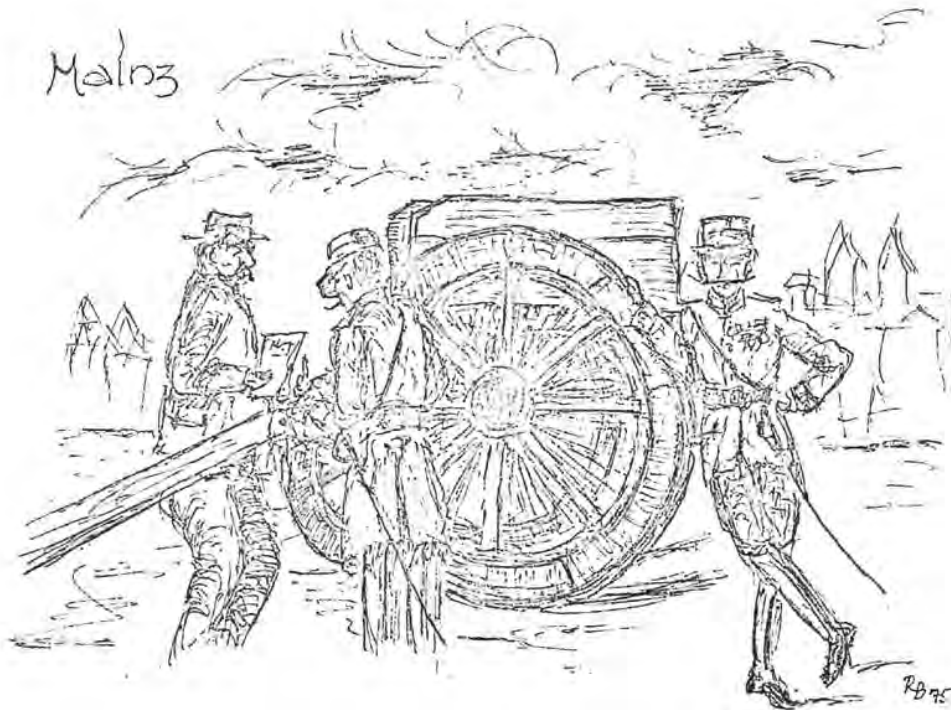
Kurz vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs starb der verdienstvolle Firmengründer Josef Schwarzmüller sen. als „Privatier“ am 23. März 1914. Im Krieg wurden die Gesellen eingezogen und das Geschäft erlahmte, allerdings wurde die Kompetenz eines Hufschmiedebetriebs für das militärische Remontewesen, die Requirierungen der Pferde für den Kriegseinsatz, eingesetzt. Gegen Ende des Ersten Weltkriegs, als er das Wehrpflichtalter erreicht hatte, musste auch Wilhelm am 2. Juni 1917 einrücken. Nach seiner Rekrutenzeit und der nachfolgenden Ausbildung zum Veterinärhilfspersonal, wofür ihn seine Berufserfahrung als Hufschmied qualifiziert hatte, wurde er im Mai 1918 zur 7. Batterie des 2. Bataillons des 1. Bayerischen Fußartillerie-Regiments an

die Westfront versetzt. Bis Dezember 1918 war seine Batterie immer wieder in Kämpfe verwickelt. Auch Wilhelm erlitt dabei Verletzungen²⁸. Bei der Artillerie wurde er auch wegen seines Schmiedehandwerks geschätzt und in der Versorgung der Pferde und der Wartung des Artillerie-Fuhrwesens eingesetzt. Dabei erlebte er die Stärken und Schwächen der eingesetzten Wägen, der Anhänger und der Lafetten im Einsatz.

Umwälzungen in der Zwischenkriegszeit

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden viele Armeelastwägen und -anhänger versteigert²⁹. Der wirtschaftliche Aufbruch bereitete so den Boden für viele Speditionen, auch in Passau mit seiner Grenzlage zwischen Deutschland und Österreich. Der Ex- und Import wurde nun das Hauptgeschäft. Diesen neuen Möglichkeiten wollte der Sohn Wilhelm mit neuen Produktionsideen begegnen. Der 19-Jährige kam am Ende des Monats März 1919 von der Westfront in die Heimat zurück. Mit seinen im Krieg gewonnenen Erkenntnissen und den darauf aufbauenden Plänen wollte er die bewährte Produktionstechnik weiterentwickeln. „In diesem Jahr verließ der erste LKW-Anhänger die Werkstätte.“³⁰ So wurde das Gewerbe um die Wagnerei ausgeweitet. Die Anmeldung erfolgte am 16. Jänner 1920.

Aber zunächst musste der Handwerksbetrieb Schwarzmüller ein Trauma verarbeiten. Dazu diese Erinnerung der Tochter Josefa, verh. Steidl (geb. 7. Mai 1908): „Repa-



Reparationswagen für ein Pferdegespann waren nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr zeitgemäß. Das musste auch Wilhelm Schwarzmüller sen. schmerzlich zur Kenntnis nehmen. © Zeichnung von Reinhard Brunner

rationsforderungen wurden gestellt. Auch unser Betrieb musste eine bestimmte Anzahl sehr hochrädiger, einachsiger Pferdewagen herstellen. Auftragsgeberin war das französische Reparations-Comité (!) mit Sitz in Mainz.

Der Termin war festgelegt und es wurde alles daran gesetzt, dass die Ablieferung [in Mainz] auch ordnungsgemäß erfolgen konnte. [...] Mit unfäßbarer Enttäuschung aber nahm er den lapidaren Bescheid entgegen, die Wagen auf dem Platz sowieso abzustellen, dann heimzureisen, man würde ihm Bescheid geben. Wenn er schon keinen Lohn erwarten konnte, aber jedes Stück hatte doch

seinen Materialwert, und den wollte er. Das waren aber keine Argumente für eine Siegermacht. Barsch wurde er weggeschickt, man hieß ihn zu warten.

Er wartete, wochenlang, monatelang, daraus wurden 2 Jahre! Jeder Winter legte seine Schneelagen darauf, die Sonne schob sie wieder hinunter, der Wind half auch noch dazu, alles im Rythmus (!) der Jahreszeiten! Holz arbeitete, wehrte sich gegen Trockenheit[,] Hitze und Kälte auf seine Weise. Das war dann an den Wagen deutlich sichtbar. Das Werturteil der Kommission lautete dann auch vernichtend, denn das Schriftstück[,]

das dann zugestellt wurde[,] hieß: ‚altes, schlechtes Material – nicht auszählbar!‘

Der finanzielle Schaden wurde im Laufe der Zeit verschmerzt, aber das rechtschaffene Denken eines biederen Handwerksmeister wurde tief getroffen.“³¹

Einerseits zeigt dieser Reparationsauftrag die Ausstrahlungskraft des Handwerksbetriebs, doch der Gegenstand des Auftrags, „hochrädiger [...] Pferdewagen“ mit Holzreifen, war nicht mehr zeitgemäß. Denn die Motorisierung des Transportwesens war in Frankreich durch die Kriegsinnovationen viel umfassender als im Deutschen Reich. Vollgummireifen bildeten hier bereits den

Standard. Deshalb hatte die französische militärische Führung kein Interesse mehr an diesen Fahrzeugen. Andererseits war diese Zeit – vermutlich wurde der Auftrag 1920/21 erteilt, die Absage erfolgte 1923 – ebenso geprägt von der französischen Politik, Deutschland zu schwächen. Dazu gehörten die Reparationsleistungen, die die deutsche Wirtschaft sehr belastete, wie man an unserem Beispiel sieht.

In den 1920er Jahren stieg Deutschland verspätet in die Motorisierung des Personenverkehrs und Transportwesens ein. Bis dahin waren das Zugmittel die Pferde. Bis in die 1950er Jahre hinein waren sie im Einsatz. Der letzte Bereich, in dem Zug-

Holzfahrzeuge gehören zu den ältesten Produkten von Schwarzmüller, wie das Fuhrwerk aus der Zeit um 1930 beweist.





Pferdegezogenes Fuhrwerk aus dem Jahr 1925 für die Brauerei St. Salvator bei Griesbach im Rottal mit den technischen Neuerungen Drehsattel, Stahlfelgen und Luftreifen.

tiere Verwendung fanden, war die Landwirtschaft. Die Geschwindigkeit im nicht schienengebundenen Verkehr wurde damals rasant gesteigert. Bis in die 1920er Jahre liefen die LKW mit Vollgummireifen nur 15 bis 20 Kilometer in der Stunde. Deshalb war der Fernverkehr die Domäne der Eisenbahn. Nun wurde der Einsatz von Stahl und Federstahl ausgebaut, die Wagnerei entwickelte sich im Fahrzeugbau immer mehr zum Hilfsgewerbe. Der Hufschmied wurde zum Stahlbauer. Unter anderem durch Luftreifen, Druckluftbremsen, Kugellager, Federungen, Achsen und die Elektrik wuchs die Komplexität des Fahrzeugbaues. Die Lebensdauer der LKW und Anhänger war jetzt vom Stahl und dessen Verarbeitung abhängig.

Der Passauer Wirtschaft fehlte es in dieser schwierigen Zeit nach der Hyperinflation 1923 am Kapital, um die Motorisierung des lokalen Transportgewerbes kräftig voranzutreiben. Deshalb dominierten noch bis in die 1930er Jahre die Pferdefuhrwerke.³² So musste Josef Schwarzmüller jun. die traditionellen Kunden halten, ebenso aber mit den Neuerungen und den Verbesserungsideen seines Sohnes Wilhelm mitgehen. Der Betrieb wurde ein treibender Faktor in der Entwicklung des motorisierten Transportgewerbes, das in Passau schon ab dem 1. Juni 1926 durch eine örtliche neue „Straßenverkehrsordnung“ reglementiert wurde.

In der zweiten Hälfte des dritten Jahrzehntes hält das Autogewerbe in Passau

allmählich Einzug. Es entstanden Tankanlagen, Autolackieranstalten, Autokarosseriebaubetriebe, Autowerkstätten, für die Autoelektrik der „Bosch-Dienst“. Die Sattler und Lackierer wenden sich nun dem Auto zu, mit dem LKW entstehen neue Möglichkeiten für Speditionen und den Möbeltransport. So erweiterte und differenzierte sich die Passauer Gewerbelandschaft.³³

1923 wurde der Hof überbaut, um den Raum für die Produktion zu vergrößern, denn es änderte sich die gewerbliche Ausrichtung von der Schmiedewerkstatt und angeschlossener Wagnerei zu Fahrzeug-, Autokarosserie- und (Lastwagen-)Anhängerbau. Angeblich im Jahr 1924 entdeckte wohl der Sohn Wilhelm die Bergische Patentachsenfabrik GmbH in Wiehl (BPW), der Betrieb bezog dann von dort die Achsen. In diesem „Jahr 1924 rüstete das Unternehmen erstmals eine Achse mit Kugelrollenlagern in Zusammenarbeit mit SKF Svenska Kugellagerfabriken aus. Gegenüber anderen Achssystemen erzielte die BPW eine Zugkraftersparnis von 50 Prozent, eine Schmiermittlersparnis bis zu 80 Prozent sowie eine Kraftstoffersparnis von rund zehn Prozent. Bei gleicher Zugkraft konnten Rollenlagerachsen um die Hälfte mehr beladen werden und schneller fahren, da sich ihre Lager nicht so schnell erwärmen.“³⁴ Mit der Einführung des „gekröpften Rahmens“ wurde die Ladekapazität erhöht.

Durch die Zusammenarbeit mit Zulieferfirmen musste der Schwarzmüller Betrieb lernen, aus vielen (fremden) Einzelteilen einen „Schwarzmüller Anhänger“ als Ganzes zu fertigen. So wurde der Betrieb in der Technik und in der Produktionsweise wegweisend.

Ebenso beschritten Josef und Wilhelm Schwarzmüller neue Wege im Vertrieb, sie dehnten ihr Gebiet über Passau hinaus aus, zum Beispiel nach Griesbach im Rottal. Dieser Raum ist dem Ursprung der Schwarzmüller Schmiede in der Nähe von Ortenburg benachbart. Offenbar bestanden dorthin Beziehungen, die die Ausweitung des Kundenkreises erleichterten. Der Tankbau war offensichtlich schon in den 1920er Jahren eine Spezialkompetenz des Betriebs, denn bereits in der Mitte des zweiten Jahrzehnts stieg der Schmied bei den Passauer Brauereien, Innstadt-, Löwen- und Hacklberger Bräu, ein und belieferte sie regelmäßig. Auch hier ist die technische Weiterentwicklung festzustellen.

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre wandelten sich Josef jun. und Wilhelm Schwarzmüller von Schmieden zu Kaufmännern. Symptomatisch dafür war die Anmeldung eines neuen Gewerbes durch Wilhelm am 12. April 1929: „Vertretungen für Karosserien, Anhängerbau und Faltbooten“ und seine Berufsangabe als „Kaufmann“³⁵.

Die Neuerung mit dem Faltboot, also eine Expansion über die Gummiluftreifen hinaus, ließ er schnell wieder. Ebenso war es mit dem Ausflug in den PKW- und LKW-Fahrzeugbau, mit sportlichen und eleganten PKW-Eigenfertigungen – nach dem Ersten Weltkrieg war dafür Platz. Aber mit der Fließbandproduktion übernahmen in den 1930er Jahren die immer mächtiger werdenden Automobilmarkenfirmen diesen Markt.

Ab 1929 betrieb man auch eine Tankstelle. Die Zapfsäulen wurden in Hauswinkeln untergebracht. Das Benzin wurde



Vor der industriellen Produktion von Automobilen beteiligte sich auch Schwarzmüller an der Herstellung dieser motorisierten Fahrzeuge. Man kaufte den Motor und den Antriebsstrang zu und fertigte die Karosserie selbst.





Die Automobilproduktion in der Passauer Werkstatt ging nach handwerklichen Standards vor sich. Es entstanden dutzende Originale in großer Vielfalt. © Adolf Neulinger, Freinberg.

von der Bayerischen Petroleum-Gesellschaft Olex geliefert, die damals unter der Führung der neuen Muttergesellschaft Anglo-Persian Oil Company (später BP) in ganz Deutschland stark expandierte. Hier bot der (in Passau allerdings geringere) Aufschwung der Motorisierung Geschäftschancen für Handel und Dienstleistungen.

So bot die Wirtschaft in der Weimarer Republik viele und neue Möglichkeiten,

wobei deren weitere Entwicklung so früh nicht absehbar war. Deshalb versuchte man vieles, um am wirtschaftlichen Wachstum Anteil zu erhalten. Der „richtige“, langfristige Kurs war in dieser Zeit von keinem Menschen vorherzusehen. Daher war in dieser durch die Weltwirtschaftskrise unglaublich belastete Zeit der Kurs eines Unternehmers nur durch immer wieder neue Überprüfung zu bestimmen.

Die langen Schatten der Weltwirtschaftskrise

Am 15. Jänner 1930 wurde die „Firma Karosserie- und Anhängerbau Josef Schwarzmüller“ im Firmenregister eingetragen. Auf der Gewerbekarte für Josef Schwarzmüller im Stadtarchiv Passau ist dann zu lesen: „In Konkurs seit Dezember 1931. Als Firma gelöscht laut Mitteilung des Registergerichts von 2. 2. 33.“³⁶ Am 30. Dezember 1931 wurde der Konkurs von Josef Schwarzmüller angemeldet. Als Konkursverwalter wurde der aus einem angesehenen Passauer Handwerks- und Handelsgeschlecht stammende Diplom-Kaufmann Georg Ruhland eingesetzt.

Das erfolgte am Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise (1932). Die deutsche Industrie verlor 41,8 Prozent ihres Produktionswertes, die Arbeitslosigkeit stieg auf 30,8 Prozent.³⁷ In Bayern verloren selbst tausende Bauern ihre Höfe³⁸, viele Industriebetriebe gingen unter und sogar das eigentlich stabile Handwerk hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Selbst die Schmiede wurden von der Krise langfristig erfaßt.³⁹ Das zeigt etwa der Bericht in der Passauer Donau-Zeitung vom 3. Dezember 1931 über „Die wirtschaftliche Lage des Handwerks“: „In Zusammenhang mit der weiteren Schrumpfung der gesamten deutschen Wirtschaft kann für den Monat November nur festgestellt werden, dass sich auch für die Handwerksbetriebe die wirtschaftlichen Schwierigkeiten vergrößert haben. Die Bautätigkeit, soweit sie nicht bereits schon zum Stillstand gekommen war, ist noch weiter zurückgegangen. Bei [den im

Weihnachtsgeschäft tätigen] Handwerkszweigen [...] herrschte völlige Geschäftsstille. [...] Mit der allgemeinen Schrumpfung der Betriebe ist auch eine erhöhte Arbeitslosigkeit unter den Handwerksgehlen hervorgetreten.“⁴⁰

Schon am Ende der 1920er Jahre nahm Josef Schwarzmüller viele Mietparteien in sein Haus in der Schmiedgasse auf. Es gelang ihm sozusagen die Mobilisierung einer „stillen Reserve“, um die finanzielle Stagnation zu bekämpfen. In den ganzen 1930er Jahren waren die Mieteinnahmen wichtig für das wirtschaftliche Überleben.

Offenbar war der Konkurs durch die fehlende Liquidität ausgelöst worden. In dieser Zeit gingen für den Karosserie- und Anhängerbau die Kunden aus, vermutlich wurden einige Aufträge nicht bezahlt und die dafür produzierten Fahrzeuge konnten wegen der ausbleibenden Nachfrage auch nicht anderweitig verkauft werden. Das war eigentlich der Weg zum Bankrott mit Zwangsversteigerung, aber hier wurde das Konkursverfahren erstaunlicherweise am 9. November 1932 durch „andere Weise“ beendet.⁴¹ Das Vermögen der Familie, vielleicht deren Kreditwürdigkeit, reichte wohl aus, um die Ausstände zu bezahlen oder einen annehmbaren Vergleich zustande zu bringen.

1931–1939

Der Umzug nach Österreich

Werkstatt in Haibach

(1931)

Schon am 1. September 1931 meldete Wilhelm Schwarzmüller im Auftrag seines Vaters dessen „handwerksmäßige Wagenschmiede“ zu Haibach No. 44 in der Gemeinde Freinberg bei der Bezirkshauptmannschaft Schärding an.⁴² In Haibach, im Tal des Haibachs, waren viele Mühlen, auch Stampf- und Schleifmühlen, Schmiede- und Eisenhammer.⁴³ Dort übernahm Josef Schwarzmüller die „alte Betriebsstätte des Herrn Etz“, gleich neben der „Hiermühle“ (No. 25). Das war nur wenige Kilometer von der Passauer Schmiedgasse entfernt, mit Passau durch viele Jahrhunderte in allen Bereichen verbunden, aber Haibach gehörte nicht zum Deutschen Reich, sondern war Ausland: Österreich.

Hier ist zunächst festzustellen, dass die regionale Entwicklung im unteren Inntal und anschließenden Donautal in der gesamten Geschichte nur in Kooperation über die Grenze hinweg stattfand. Selbst wenn zwischen Bayern und Österreich immer wieder einmal Konflikte ausgetragen wurden, verliefen die Zusammenarbeit und das Zusammenleben über die Grenze hinweg problemlos. Auch zwischen Bayern und Tirol liefen die Dinge nicht so einfach. Das galt erst recht an der Rheingrenze zwischen dem Deutschen Reich und seinem damaligen „Erbfeind“ Frankreich.⁴⁴

In dieser auch für die Firma Josef Schwarzmüller schwierigen Zeit sahen Vater und Sohn Schwarzmüller die Gründung einer zweiten Firma im „Ausland“ als Chance an, den katastrophalen Folgen des drohenden Konkurses entgegenzusteuern. Schnell und unkompliziert geschah die An-

siedlung; anscheinend wurde auch der anschließende Konkurs in Passau nicht gegen sie verwendet. Im Innviertel wurde Wilhelm Schwarzmüller auf dem Markt offenbar geschätzt wegen seiner modernen Technik, seinem einheimischen Standort und seiner Kundennähe. Das galt ganz besonders für die Bauern, die nun die Herausforderung annahmen, ihren Rückstand in der maschinellen Ausstattung und in der Mechanisierung zu beseitigen.⁴⁵

So wurde in Haibach die Landwirtschaft als Kundschaft für den Betrieb wichtiger. Hier produzierte die Wagenschmiede die Ackerwägen mit Stahlrahmen, Federung, Luftreifen und Seilbremse – für Pferde- und Traktorzug. Ebenso wurde die Forstwirtschaft als Kunde gewonnen – mit Bloch- und Langholzanhängern. Dadurch öffnete sich Wilhelm Schwarzmüller, denn er war immer der Leiter dieser väterlichen Firma, auch dem ländlichen Markt, nachdem in Passau der städtische Markt Priorität hatte. Er versuchte ebenfalls, auf dem weiteren oberösterreichischen Markt aufzutreten. Schon im Herbst 1932 beschickte er die „Gewerbe- und Industrie-Ausstellung“ beim Welser Volksfest.⁴⁶

Vermutlich wurde die Verwurzelung in Österreich durch die Bundes- und Landespolitik gefördert, denn „seit 1932 erhielten Betriebe, die neue Arbeitsplätze schufen, auf Vorschlag von Landeshauptmann Dr. Schlegel eine Steuerbegünstigung und eine Ermäßigung des Strompreises.“⁴⁷

Aber entscheidend war die Liebe: Am 28. Jänner 1933 heiratete Wilhelm Schwarzmüller zu Passau Karolina Hu-

Bezirkshauptmannschaft: *Schärding*
Gemeindevorlesung:

Protokoll.
Gewerbeanmeldung
Konzeptionsanfragen

1
SCHÜDING
1933

Entschieden
Genehmigung
3
Schilling

Entschieden
Genehmigung
3
Schilling

angenommen am *1. 9* 193*1*

Gegenwärtig die Befertigten:

Name: *Josef Schwarzmüller*
geboren: laut *am 9. VII 1864*
zuständig: laut *zu Passau*
polit. Bezirk: *Land* wohnhaft in *Passau Hauptplatz 10*
-treten
betriebl. an *den Betrieb des handwerksmäßigen*
mittels um die *Verleihung der Konzeption für* *Wagen-Schmiede* *konzeptionierten*
mit dem Standorte *Haibach N^o 44*

Die Inkorporationsgebühr wurde laut Bestätigung bei der Genossenschaft der *Schmiede* in *Schärding* eingezahlt.

Der Befähigungsnachweis wird erbracht durch
zeugnis des Handweih. Amtes, Passau
Libyris 1880-1884
Schiffgehir 1884-1901 mit demselb. selbständig
Wagen-Schmiedegewerb

Die Betriebsstätte ist *alte Schmiedehütte* genehmigt von *de H. G.*
am *23. 9. 32*

Geschäftsvorgänger war _____

Für die Ausfertigung erlege ich den Betrag von *7* S.

Vor mir: *Schlegel* Unterschrift: *J. Josef Schwarzmüller*
Wilhelm Schwarzmüller

Bezirkshauptmannschaft
SCHÜDING
1. SEP. 1931
11 883/32

11 883/32
Gewerbeanmeldung, Protokoll. — Buchdruckerei der o.ö. Landesregierung.

Die erste österreichische Werkstatt von Schwarzmüller entstand 1931 im Ortsteil Haibach der Gemeinde Freinberg bei Schärding, sie wurde noch angemietet. © Oö Landesarchiv, Linz



Hochzeit im Hause Schwarzmüller: Wilhelm sen. heiratete 1933 die Oberösterreicherin Karolina Humer.
Zweiter von links: Sein Vater Josef Schwarzmüller jun.

mer (geb. 31. Oktober 1904) aus der Stadt Peuerbach, gelegen in der Mitte der Strecke von Passau nach Wels im Hausruckviertel an der Grenze zum Innviertel. Sie haben sich wohl bei Kundenbesuchen in dieser Gegend kennen gelernt. Peuerbach wurde ein „Heimmarkt“, denn seine Schwiegereltern waren dort angesehene Gasthofbesitzer, die die wirtschaftliche Entwicklung des Ortes mitgeprägt hatten.⁴⁸

So wurde Haibach, wo er von Anfang an das Geschäft leitete, ein zweiter Mittelpunkt für Wilhelm Schwarzmüller; dort war auch sein zweiter Wohnsitz. Allerdings wurden alle drei Kinder des Ehepaars in Passau geboren: Wilhelm am September 1933, Egon am 8. September 1934 und Tochter Rita am 2. Februar 1939.

Neuanfang in Passau

(1932)

Am 13. Februar 1932 meldet Wilhelm Schwarzmüller in Passau zum 1. Februar 1932 ein Gewerbe an: „Karosserie[-] und Anhängerbau, sowie Handel mit Anhängern und Verkauf von Zubehör, Ausstattung und Bereifungen für Automobile und Anhänger“⁴⁹. Er übernahm damit das Geschäft und die Werkstätte seines Vaters. Hier baute man immer wieder einzelne PKW- und LKW-Karosserien auf Bestellung, sogar vom Roten Kreuz⁵⁰. Die Fließbandproduktion hat in der bayerischen und österreichischen Automobilherstellung noch kein Gewicht. Die Steyr-Werke haben erst Ende des Jahres 1934 ihre PKW in Serie produziert.⁵¹

Trotz dieser Schwäche der Automobilindustrie, deren Zulieferer schon ab etwa 1925 mit der Großserienproduktion begonnen haben⁵², blieb das Hauptgeschäft für Wilhelm Schwarzmüller der Bau von Anhängern. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des nationalsozialistischen Deutschen Reiches ab dem Jahre 1933 blühte der deutsche Schwarzmüller-Betrieb auf. Deshalb erfolgte im Jahr 1935 der Neubau der Werkstätte in der Schmiedgasse. Dabei wurde der Zugang weg von der Hauptstraße in die Römerstraße verlegt.

„Seitdem der motorisierte Verkehr den Holztransport auf den Straßen [...] übernimmt“, verlagerte sich ein Sägewerk in die Innstadt-Rosenau⁵³. In Passau wie in Haibach war jetzt die Produktion von Bloch- und Langholzanhängern wichtig. Der Kunden-

Auch das Rote Kreuz setzte auf das moderne Fortbewegungsmittel und bestellte Automobile bei Schwarzmüller.



kreis in der Forstwirtschaft erstreckte sich bis Zwiesel. Im Bayerischen Wald vertraute man noch lange auf den Pferdezug. In Passau überwog schon ab der Mitte der 1930er Jahre die Motorisierung: Bei der Verkehrszählung 1937 fuhren über die Innbrücke 88 LKW pro Tag und 55 Pferdefuhrwerke. Auf der Maxbrücke war das Verhältnis 138 zu 32; hier zeigt sich die Bedeutung der Forst- und Landwirtschaft für die Innstadt.⁵⁴

Die nationalsozialistischen Machthaber erteilten Wilhelm Schwarzmüller wegen seiner politischen Haltung keine städtischen und staatlichen Aufträge. Da ebenso die gleichzeitige industrielle Entwicklung von Passau zu schwach war⁵⁵, wird seine Beurteilung der Entwicklung seines Passauer Betriebs in dem Jahrzehnt von 1936 bis 1945 im Jahre 1946 verständlich: „Die Bedeutung dieses Passauer-Geschäftes ist jedoch im Laufe der Jahre im Vergleich zu dem in Österreich gelegenen Betrieb vollständig zurückgetreten.“⁵⁶

Die politische Haltung von Wilhelm Schwarzmüller und seiner Familie

Schon in der Weimarer Republik war Wilhelm Schwarzmüller einer der frühesten Mitglieder aus Passau beim ADAC, das zeigt seinen Enthusiasmus für das Auto und das Transportgewerbe. Bei der Machtergreifung durch Adolf Hitler 1933 wurde der ADAC gleichgeschaltet. So wurde nun Wilhelm Schwarzmüller ein Mitglied des 1930 ge-

gründeten Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, NSKK. „Zu den Aufgaben des NS-Kraftfahrkorps zählten nach der Machtübernahme die Beförderung von Staatsgästen und NS-Funktionsträgern sowie die Organisation von politischen und motorsportlichen Großveranstaltungen. Dies war Teil der inszenierten Machtdemonstration der Partei. Das NSKK entfaltete nicht nur als politisches Exekutivorgan der NSDAP seine Wirkung, sondern war eine multifunktionale Organisation, die in vielen Gesellschaftsbereichen Macht ausübte.“⁵⁷ Wilhelm Schwarzmüller übernahm keine Funktion im NSKK.

Am 1. Mai 1935 wurde Wilhelm Schwarzmüller in Passau NSDAP-Parteigenosse⁵⁸. Er suchte seinen Frieden mit dem nationalsozialistischen System, doch in der Passauer NSDAP spielte er keine Rolle. Im Zweiten Weltkrieg (etwa 1942) wurde er zum NSKK-Rottenführer befördert. Auch dort übte er offenbar keine Befehlsgewalt aus. Er bezeichnete diese Passauer Mitgliedschaften im Jahr 1946 als „eine geschäftsbedingte Formalität“ und in „Oesterreich bin ich allen Nazi-Organisationen vollkommen fern geblieben.“⁵⁹

Die Passauer Polizei stellte Wilhelm Schwarzmüller und dessen Elternfamilie im Oktober 1946 dieses Zeugnis aus: „Herr Wilhelm Schwarzmüller, Anhängererzeuger, in Hanzing Gem. Freinberg wohnhaft, ist als sehr rühriger, tüchtiger, äußerst fleißiger und strebsamer Geschäftsmann bekannt. Seine politische Einstellung war immer eine echt demokratische, die mit den Nazis nichts zu tun hatte. Er sowie seine Eltern wurden von der Kreisleitung ständig als schwarze Bande

beschimpft, weil sie sich nicht zum Nazismus und deren Machenschaften bekannten. Wegen seiner gegnerischen Einstellung wurden ihm keine städtischen sowie staatlichen Aufträge zugewiesen, obwohl er diese zum neuen Aufbau seines Geschäftes dringend benötigte.

Herr Schwarzmüller war früher Mitglied des Allgemeinen-Deutschen Automobilclub und wurde aus diesem Grunde automatisch im November 1933 zur NSKK übernommen. Während des Krieges beförderte man ihn, gegen seinen Willen, zum NSKK Rottenführer, wobei er weder ein Kommando noch eine NSKK-Rotte führte.

Im Jahre 1935 wurde er durch seine damalige schlechte Geschäftslage genötigt in die NSDAP beizutreten. Dass Schwarzmüller nicht im geringsten in der Partei aktiv tätig war, geht schon daraus hervor, dass er nach 12-jähriger Mitgliedschaft der NSKK nur zum Rottenführer, dagegen andere unter dieser Zeit zum Sturmführer ernannt wurden.⁶⁰

Die Hanzinger Öffentlichkeit beobachtete sein politisches Verhalten im Dritten Reich und stellte ihm und seiner Ehefrau nach dem zerstörerischen Untergang des NS-Systems ein gutes Zeugnis aus: „Beide genießen einen guten Leumund und einen guten Ruf in der Bevölkerung.“⁶¹ Das berichtet das Gendarmeriepostenkommando Haibach im Jahr 1946.

Umzug nach Hanzing und der „Anschluss“

Nach dem erfolgreichen Anfang zu Haibach (1931) plante Wilhelm Schwarzmüller, seinen österreichischen Betrieb zu erweitern, und zwar auf eigenem Grund. So verließ er am 1. Juli 1936 die gepachtete Betriebsstätte und verlegte den Betrieb nach Hanzing 8⁶² und ab 1937 auch seinen Wohnsitz nach Hanzing 2⁶³. Die Ausstattung umfaßte: „In der Werkstätte sind eine Schmiedeesse, eine Dissousschweißanlage, eine elektrische Handbohrmaschine sowie ein elektrischer Schweißapparat (Elin, 12 PS mit Umformer) aufgestellt. Im Betrieb arbeiten zeitweise 12 Leute.“⁶⁴ Die Elektrifizierung hat das Schmiedehandwerk erreicht, das Schweißen wird technisiert und dadurch eine wichtige Fertigkeit.

Mit dem „Anschluss“ von Österreich am 12./13. März 1938 ist eine neue Ära der Firmengeschichte eingeleitet worden. Nun wurde die „Ostmark“ ein gutes Feld für die Vermarktung und andererseits konnte die Produktion aus der engen Innstadt-Werkstätte verlagert werden. In dieser Zeit gab Wilhelm Schwarzmüller die Produktion von PKW und LKW in Passau auf, konzentrierte das Geschäft auf Anhänger sowie Aufbauten und wandte sich dem Fernverkehr zu. Das war ein wichtiger Schritt. Außerdem begann er wohl im Jahr 1937, weitere Ausstellungen und Messen in ganz Österreich zu beschicken. Diese Aktivitäten betrieb er vermutlich bis zur Einstellung der Messen im Krieg (1942). Dort zeigte er seine neuen Entwicklungen, zum Beispiel die Anhänger-



Am Standort Hanzing, Gemeinde Freinberg, errichtete Wilhelm Schwarzmüller 1939 die eigene Werkstatt samt Wohnhaus. Daraus entwickelt sich die Unternehmenszentrale, in der heute mehr als 700 Menschen arbeiten.





Produziert wurden in Hanzing unter anderem landwirtschaftliche Anhänger und Kippfahrzeuge für den Transport von Baumaterialien und Ähnlichem. © Adolf Neulinger; Freinberg

rücklaufbremse, und die traditionellen Produkte, wie landwirtschaftliche Anhänger.⁶⁵

Im Jahr 1939 meldete Wilhelm Schwarzmüller sein Gewerbe an; damit wurde aus der Firma „Josef Schwarzmüller“ die Firma „Wilhelm Schwarzmüller“. Im gleichen Jahr erbaute er in Hanzing auf einem weiten Werksgelände eine neue, großflächige Betriebsstätte mit „einem Werkstattgebäude, einer Wagnerei bzw. Wagenlagergebäude und einem Büro u. Wohngebäude“; die Halle der Werkstatt war 50 Meter lang, 20 Meter breit und 4,70 Meter hoch. Die Ausstattung bestand aus einem Laufkran, „2 Drehbänken, 3 Säulenbohrmaschinen, 2-3 el. Schweißmaschinen, ein Feder- od. Luft-

hammer[,] 3 Schleifmaschinen, 2 Autogenschneidapparaten, 1 Kaltsäge u. 1 Kompressor“; in der Wagnerei waren „eine Bandsäge, eine Hobelmaschine, eine Kreissäge u. Fräsmaschine sowie eine Holzdrehbank“. Die Stromversorgung lieferte das Überlandnetz Müller oder ein Dieselmotor, die Wasserversorgung funktionierte mit traditioneller Technik, dem „Widder“⁶⁶. Der Vergleich der Ausstattungen von 1937 bzw. 1939 zeigt den rasanten Fortschritt in der Technik und die enorme Ausweitung der Produktionskapazität.

Dazu baute er die Belegschaft aus. Am Ende des Jahres 1937 stellt er kurzfristig einen Schmied ein, ab Dezember 1938 hat der

Betrieb vier Schmiedegehilfen. In den Friedensmonaten des Jahres 1939 kommen ein weiterer Schmiedegehilfe und ein Lehrling dazu. Diese sechsköpfige Belegschaft behält er auch in der Anfangszeit des Zweiten Weltkriegs⁶⁷, schon von Anfang an durch Aushilfen zeitweise bis zum doppelten Umfang verstärkt.

Nach dem „Anschluss“ führte Wilhelm Schwarzmüller das „Auftragsbuch“ ein, das alle produzierten Fahrzeuge mit Fabriknummer dokumentiert. Der erste Auftrag lautet: „27. 4. 1938. Firma Johann Brennkohl, Leibnitz, Spedition u. Möbeltransport-Unternehmen – Leibnitz, Grazergasse 40: 1 Stk. neuen Vierrad-Anhänger, Tragfähigkeit 4.000 kg, 5.600 RM n 6.360“. Wilhelm

Schwarzmüller hat wohl die Grazer Messe 1937 beschickt und dabei den Kontakt in die Südsteiermark hergestellt. Weitere Aufträge hat er dann erst nach der Fertigstellung der vergrößerten Werkstätte im Herbst 1939 bekommen, unter anderem wieder von der Firma Brennkohl über eine „Einkammer-Druckluft-Bremseinrichtung“, wohl für den 1938 gelieferten Anhänger, zum Preis von RM 440 (Nr. 4). Hier zeigt sich schon in der Anfangszeit des Auftretens in ganz Österreich die Bedeutung der Kundenbindung: Die nächste Bestellung von der Fa. Brennkohl erfolgte am 28. August 1941 (Nr. 112).

Sein neues Wohnhaus (Hanzing 11) bezog er mit seiner Familie ebenfalls im Jahr 1939.

Die Firma Schwarzmüller auf Betriebsausflug im Jahr 1948.



1939–1949

Der Zweite Weltkrieg und die Folgen

Das Kriegsgeschehen und die Rüstungswirtschaft

Am 1. September 1939 begann der Zweite Weltkrieg; am 23. und 25. September gingen die ersten Aufträge in der neu eröffneten größeren Werkstatt ein. Sechs zivile Aufträge im Jahr 1939 und 20 im Jahr 1940 erhielt der Betrieb. In diesem Jahr zog er die gesellschaftsrechtliche Konsequenz aus diesem Aufschwung und gründete am 21. August 1940 seine „Wagenbau-Anstalt“. Das Gewerbe umfasst nun die „fabrikmässige“ Herstellung von Anhängern, Gespannwägen, Spezialwägen aller Art und von Aufbauten für Last- und Personenwägen. Als jährlicher Gewerbeertrag wurde 7.000 Reichsmark angegeben. Zudem erwarb Wilhelm Schwarzmüller bei der Handwerkerkammer Linz am Ende des Jahres 1941 das Gewerbe des Schmieds und im Jahr 1944 das Gewerbe des Stellmachers, beide mit der Befugnis der Lehrlingsausbildung.⁶⁸

Der Markt war vor allem Österreich (die Aufträge mit den Nummern 2 bis 3; 5 bis 10: Innsbruck, Linz, Rosenhof im Mühlviertel, Achenkirch am Achensee in Tirol, Statzen-dorf/NÖ, Altheim/OÖ, Innsbruck, Deutschlandsberg/Steiermark, Linz), aber auch ganz Deutschland sowie im begrenzten Ausmaß Böhmen und Mähren. Die dortigen Kunden stammten aus Mährisch-Schönberg (erster tschechischer Kunde, Auftrag Nr. 11) oder Neuhaus an der Pegnitz (erster deutscher Kunde, Auftrag Nr. 17). Die folgenden nicht-österreichischen Kunden waren meist in den benachbarten Regionen. In der Anfangszeit des Krieges wurden in Österreich noch vereinzelt Ausstellungen veranstaltet, an denen Schwarzmüller teilnahm.

Im Jahr 1941 erhielt der Betrieb die unglaubliche Zahl von 120 Aufträgen, im Jahr 1942 sanken die Aufträge auf 32, im Jahr 1943 waren es wieder 47, doch im Jahr 1944 erhielt das Unternehmen nur noch sechs Aufträge. Dabei fertigte man auch Spezialkonstruktionen an und verwendete die neueste Technik

– das war ein wichtiger Beitrag zur Modernisierung der rückständigen Fahrzeugindustrie in Oberösterreich. Am Anfang des Jahres 1941 gewann der Betrieb die oberösterreichische Brauerei Zipf (Nr. 28) als Kunde mit einem Auftrag über einen „zachsigen Lastwagen-Anh. 6 to Nutzl.“, – der Beginn einer langen Beziehung.

Erst ab 1943 wurde der Betrieb mit Rüstungsaufträgen betraut, ab 1944 war die Produktion und das Geschäft fast ausschließlich kriegsbedingt. Trotzdem wurde die Firma nicht in die Liste der Rüstungsbetriebe aufgenommen, die bevorzugt mit Stahl, Eisen etc. versorgt wurden.⁶⁹ Vermutlich wurden im Jahr 1943 rund 25, im Jahr 1944 rund 90 und im Jahr 1945 rund 30 militärische Fahrzeuge gefertigt; die mündliche Überlieferung berichtet von Lafetten. Diese kannte Wilhelm Schwarzmüller aus seiner Militärzeit im Ersten Weltkrieg bei der Artillerie. Allerdings zeigt das Inventar vom 31. Dezember 1944 nur diese Positionen: „50 Feldwagen a 450 RM; 24 Schlittenteile a 270 RM“⁷⁰. Die Feldwagen der Wehrmacht, also wohl der Typ „Feldwagen 43“, ein Anhänger für den Pferdezug⁷¹, waren als Fahrzeuge eine Kernkompetenz der Firma. Hier hätte die Firma Schwarzmüller als ein Modernisierer auftreten können, doch das deutsche Heer hatte im „Zweiten Weltkrieg zwei Drittel aller Anhänger in ‚bewährter‘ – sprich spätmittelalterlicher Bauart: mit Holzspeichenrädern und Gleitlagerachsen, ausgelegt wahlweise für Pferde- oder LKW-Zug.“⁷²

Um die Rüstungsaufträge zu bewältigen, vergrößerte Wilhelm Schwarzmüller seine Wagnerei-Werkstätten durch einen 120 Quadratmeter großen Anbau an der bestehenden

Lackierwerkstätte (1943), ebenso die Heizung zur Holz Trocknung (1944) – der Holzverbrauch war für die Produktion der Feldwagen offensichtlich groß. Für die zunehmende Zahl seiner Mitarbeiter baute er 1944 eine „Gefolgschaftsbaracke“ und eine „Gefangenenbaracke“ mit einer Werkskantine.⁷³ Er nahm ortsfremde österreichische, deutsche und ausländische „Gefolgschaftsmitglieder“ als seine Mitarbeiter auf und stellte ihnen damit eine Wohnmöglichkeit. Die italienischen Arbeiter waren „Militärinternierte“, also Soldaten, die nach dem Bündniswechsel Italiens (3. September 1943) gefangen genommen und danach Zwangsarbeiter wurden. Ab November 1943 waren rund 10.000 italienische „Militärinternierte“ in Oberösterreich in der Industrie und Landwirtschaft tätig⁷⁴, bei der Firma Schwarzmüller einige ab dem Frühsommer 1944. Für sie war die Gefangenenbaracke gedacht, allerdings bekamen sie im Juli 1944 den „Zivilstatus“ und wurden deshalb nicht eingesperrt, sondern hatten die Gelegenheit zum Ausgang. Mit ihnen wurde in Hanzing offensichtlich glimpflich umgegangen; keiner ist verstorben.

Der Umsatz war im Jahr 1943 durch den Schwund der zivilen Aufträge 424.545,94 Reichsmark, im Jahr 1944 stieg er durch die Rüstungsaufträge auf 546.518 Reichsmark und dann im Jahr 1945 sank er auf 26.939,20 Reichsmark. Nach dem Kriegsende brachte das Restjahr 1945 einen Verlust von 47.357,55 Schilling mit einer Wertberichtigung über 44.001,47 Schilling wegen der Rüstungslieferungen. Doch der Betrieb hatte keine Kriegsschäden erlitten.⁷⁵

Der zweite Betrieb Schwarzmüller, das Stammhaus in Passau, war im Besitz von

Josef Schwarzmüller jun., jedoch stand er unter der Leitung des Sohnes Wilhelm Schwarzmüller. Der Passauer Betrieb diente fast nur mehr als Reparatur- und Servicewerkstätte, musste die Tankstelle aufgeben, kam aber auch gut durch den Zweiten Weltkrieg: „Die Firma Schwarzmüller ist weitergelaufen.“⁷⁶ – So lautet die Erinnerung von dessen Tochter Josefa.

Öffentliche Kontrolle **unter der amerikanischen** **Besatzung (1945–1947)**

Nach dem Untergang des „Großdeutschen Reiches“ wird Österreich durch die Alliierten wieder als ein eigenes Land angesehen. Das in Österreich gelegene Eigentum der Deutschen wird von der US-Besatzungsarmee beschlagnahmt, aber die Betriebe arbeiten unter der Aufsicht der amerikanischen Militärregierung weiter. Am 7. November 1945 erhält die Familie Schwarzmüller die Aufenthaltsbewilligung für „Reichsdeutsche“⁷⁷ an ihrem Heimatort Hanzing. Am 10. April 1946 wurde der Schärddinger Bürgermeister Alois Diethör (1897–1987), vom Beruf ein Wagner und Karosseriebauer sowie Landesinnungsmeister der Wagner und Karosseriebauer Oberösterreichs⁷⁸, also ein Berufskollege, von der Militärregierung als Verwalter der öffentlichen Vermögenskontrolle der Firma Schwarzmüller durch die Militärregierung bis zur Überprüfung eingesetzt. In diesen Monaten stellte Wilhelm Schwarzmüller seinen Antrag auf die Verleihung der österreichischen Staatsangehö-

rigkeit für sich, seine Ehefrau, eine geborene Österreicherin, aber mit der Ehe eine Deutsche, und die drei Kinder. Die Bearbeitung dauerte fast zwei Jahre. Schon am 31. März 1947 wurde die Firma aus der US-Kontrolle entlassen und am 1. April 1947 wurde sie in die „Öffentliche Verwaltung“ durch die österreichische Bundesregierung überführt.

Die Bilanz 1945 zeigt den Wert an: Aktiva 149.055,63 Schilling, davon die Grundstücke und Gebäude 57.000, die Forderungen 48.000 und das Lager mit 42.000 Schilling. Gebaut wurden nach dem Krieg fünf Fahrzeuge; der Umsatz kam meist aus Reparaturen. Die Belegschaft umfasst sieben Männer und wird im Jahre 1946 wohl mit Kriegsheimkehrern auf sechs Schmiede, vier Wagner, zwei Lehrlinge und einem Büroangestellten ausgebaut. Der monatliche Lohn betrug für alle 1.764,32 Schilling, also etwa 150 Schilling pro Mitarbeiter. Trotzdem heißt es: „Operating at 20 % of the full capacity, because of the lack of special workers and raw material.“⁷⁹ Die Produktion 1946 lag bei etwa zehn Fahrzeugen (Erlös 13.707 Schilling), die Reparaturaufträge (Erlös 46.440 Schilling,) aber hielten die Firma am Leben, denn bei diesem Umsatz entstanden im Jahr 1946 wieder Verluste, und zwar in Höhe von rund 8.000 Schilling. Trotzdem gab Wilhelm Schwarzmüller die Hoffnung nicht auf. So schrieb er am 31. August 1946: „Mein Unternehmen stellt einen ausgesprochenen Spezialbetrieb dar, dem innerhalb der amerikanischen Zone kein gleichgearteter Betrieb gegenüber steht. Das Unternehmen wurde im Laufe der Jahre ausschliesslich von meiner Person auf seine gegenwärtige Höhe gebracht und stellt mein Lebenswerk dar.“⁸⁰



In Passau entstand ab 1954 ein neuer Betrieb, die beengten Verhältnisse im Stammhaus Schmiedgasse 12 waren nicht mehr zeitgemäß.

Der eigenständige Betrieb in Passau (1945–1970)

Der nun im Ausland gelegene Passauer Betrieb wurde mit Kriegsende abgetrennt und ging unter der Leitung von Wilhelm Schwarzmüller eigene Wege, die der veränderten Situation Rechnung trugen.

Nach dem Kriegsende 1945 musste Wilhelm Schwarzmüller wieder einen eigenständigen Betrieb in Passau einführen. Ab 1947 versuchte er, die Werkstätte aus der Innenstadt zu verlegen. Dazu trat er in Grundstücksverhandlungen mit der Stadtverwaltung Passau ein, um ein ausreichend großes Grundstück

in der Haitzinger Straße zu erwerben. Dabei musste er langfristig Widerstände überwinden; ein Stadtrat bremste im Jahr 1948: „da [...] Bedarf für einen Betrieb dieser Art nicht vorhanden ist“⁸¹, und die Deutsche Bahn pochte auf „ein uraltes Wasserrecht“. Daher erwog er sogar, den Passauer Betrieb ganz nach Österreich zu verlegen.⁸² Zwei Standorte in zwei Ländern zu erhalten und auszubauen, das war eine Herausforderung. Die gleichen Investitionen fielen in zwei Firmen an, die Produktion musste den unterschiedlichen Gesetzen der beiden Länder entsprechen, die Koordination der beiden Firmen war erschwert und in der Landesperspektive wurde meist das andere Land in der Würdigung der überregionalen Rolle des Betriebes ausgeblendet. Andererseits war das auch eine Chance: In Bayern war er der Eigentümer, in Österreich erst ab 1956. Deutschland

öffnete sich der Motorisierung, dem Export und der Marktwirtschaft, Österreich öffnete sich ebenfalls der Motorisierung, dem Export nach Westen (früher zu den östlichen Nachbarn) und einer starken Staatswirtschaft.

Schon im Sommer 1947 baute er am alten Standort den Mitarbeiterstamm auf und suchte einen Karosseriespengler sowie einen Kastenmacher, also wendete sich der Passauer Betrieb wieder der Produktion zu. Dabei firmierte er unter dem gleichen Namen wie das österreichische Unternehmen. Der gute Ruf der „Schwarz Müller-Anhänger“ in der Region zeigte sich dann beim Tod seines Vaters Josef jun. am 4. März 1949 zu Passau. Die lokale Presse berichtete über ihn: „Der Verstorbene entwickelte seine Hufschmiedewerkstätte zu einem bedeutenden Unternehmen des Wagen- und Karosseriebaues, das insbesondere durch die Herstellung der ‚Schwarz Müller-Anhänger‘ weit über die Grenzen der Heimat hinaus erhebliches Ansehen gewann.“ Die Beerdigung erfolgte „unter zahlreicher Anteilnahme der Bevölkerung“. Dabei wird auch erinnert, dass er als Schmiedemeister der „Obermeister der Passauer Schmiedeeinnung“⁸³ war; also fungierte er als Vorbild der Passauer Schmiede in den 1920er Jahren, konnte die Handwerkspolitik beeinflussen und Verbindungen aufbauen.

Das 30-jährige Jubiläum seines Passauer Betriebs feierte Wilhelm Schwarz Müller im Jahr 1950. Ein kleiner Bericht in der Passauer Neuen Presse schwärmte über ihn:

„Passauer Karosserien erobern sich den Markt – 30 Jahre Wagen- und Karosseriefabrik Schwarz Müller: Wer mit offenen Augen den Straßenverkehr beobachtet, wird

immer wieder formschöne Möbelwagen- und LKW-Anhänger oder imponierende Langholz-Spezialfahrzeuge bemerken, die sich durch ein weiß-schwarzes Herstellerschild als Erzeugnisse der Passauer Spezialfirma Wilhelm Schwarz Müller, Wagen- und Karosseriefabrik, Schmiedgasse 12, ausweisen. So hat erst kürzlich in der Römerstraße ein Spezial-Langholzzug aus der Schwarz Müller'schen Werkstätte und bestimmt für die Möbelfabrik Otzing bei Deggendorf staunendes Interesse der Straßenpassanten erweckt. Ein Möbelwagen mit Anhänger, beide in modernster Leichtmetallkonstruktion werden dieser Tage nachfolgen.

Ein frisches, grünes Reis auf einem alten Stamm unseres heimischen Gewerbes ist die heutige Firma Schwarz Müller, hervorgegangen aus der alten Huf- und Wagenschmiede, die der Großvater des heutigen Firmeninhabers bereits im Jahre 1865 (!) im gleichen Hause in der Schmiedgasse betrieb. Der entscheidende Schritt zur modernen Entwicklung erfolgte 1919 unter dem erst vor Jahresfrist verstorbenen Vater des heutigen Inhabers. In diesem Jahr verließ der erste LKW-Anhänger die Werkstätte. Damals noch ein tastender Versuch auf gewerblichem Neuland, sind der ‚Schwarz Müller-Anhänger‘ und die ‚Schwarz Müller-Karosserie‘ inzwischen zu einem Markenbegriff geworden.

Eine neue Zeit fordert neue Arbeitsmethoden und neue Arbeitsmittel. Wo einst stampfende Gäule beschlagen wurden, da rattern und summen moderne Maschinen. Wo einst das altertümliche Schmiedefeuer qualmte, blenden heute die Strahlen der Lichtbogenschweißung. Gleich geblieben

aber sind durch drei Generationen Schaffenskraft und Schaffensfreude. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Die Schwarzmüller'schen Erzeugnisse eroberten sich den bayerischen Markt, setzten sich in Österreich durch und hatten vor dem Zweiten Weltkrieg bereits in Ungarn und Jugoslawien Absatz gefunden.

Die Räume im alten Haus in der Schmiedegasse wurden trotz Um- und Ausbauten zu eng. Jenseits der Grenze wurde im österreichischen Haibach ein Zweigbetrieb errichtet, aus dem sich in wenigen Jahren die moderne Fahrzeugfabrik in Hanzing entwickelte. Heute trennt die wiedererrichtete bayerisch-österreichische Grenze die beiden Betriebe. Das Stammhaus Passau wurde nach dem Verlust der österreichischen Zweiggründung noch einmal der Grundstock einer neuen Entwicklung, auf dem trotz der alten Raumschwierigkeiten mit Zähigkeit und Energie wieder auf- und weitergebaut wurde.⁸⁴

In diesem Jahr 1950 besuchte Schwarzmüller auch die im Jahr 1948 neu gegründete Passauer Frühjahrsmesse und zeigte auch „einen kleinen und hübsch eingerichteten Anhänger, der für Büro- oder Wohnzwecke oder für Kleinausstellungen gedacht ist.“⁸⁵ In dieser Zeit (1951) erwarb Wilhelm Schwarzmüller das Erbbaurecht an dem Grundstück Haitzinger Straße 15 (heute Nr. 41) und baute dorthin im Jahr 1952 mit traditioneller Architekturplanung eine Montagehalle und Wagnerei sowie ein Holzlager. Die Baugenehmigung umfasste drei Bauabschnitte: Lagerhalle mit Büro und Wohngebäude, Montagehalle mit Maschinenraum und Büro, Holzlager. Im Baugesuch vom 22. April 1960 schilderte er diese Baugeschichte: „Ich habe dabei vorausgesetzt, dass ich je

nach finanzieller Möglichkeit die einzelnen Bauprojekte [in] der Reihe erstellen kann. Denn wie Sie wissen, bin ich gezwungen, meinen Betrieb in der Schmiedgasse 12 zu verlegen, da hier die Werkstattträume den heutigen Anforderungen in keiner Weise mehr entsprechen. Wir sind gezwungen, teilweise sogar auf der Römerstraße zu arbeiten, wodurch Verkehrsstockungen oft nicht vermieden werden können. Im Jahre 1954 bis 1955 habe ich nun in der Haitzingerstraße das Bauprojekt 3 errichtet, im Jahre 1957/58 das Projekt 2 erstellt. Nun kommt das Projekt 1 mit einigen Abänderungen zur Ausführung, wobei allerdings 1958/59 die Fundamente und die Unterkellerung bereits gebaut wurden.“⁸⁶

Vollendet wurde dieser Bau mit zeitgenössisch moderner architektonischer Planung am 18. November 1963. So wurde Passau das zweite moderne Standbein. Allerdings musste dieser Betrieb weiter ausgebaut werden: 1966 die Verlängerung der bestehenden Werkshalle, 1969 die Errichtung eines Dachstuhls über dem Bürogebäude, 1971 Neubau einer Werkshalle und der Einbau einer Spritz- und Trockenbox in der bestehenden Werkshalle.

Der Aufschwung und die Eigenständigkeit des Passauer Betriebs zeigt sich früh daran, dass Wilhelm Schwarzmüller 1955 einen „tüchtigen Fahrzeugbauer mit Führungsfähigkeiten und Erfahrung und einige tüchtige Schmiedegehilfen“⁸⁷ und einen kaufmännischen und Schmiedelehrling⁸⁸ suchte. Bis 1960 betrug die Zahl der Beschäftigten zwischen 15 und 20. Im Jahr 1960 suchte er zehn neue Mitarbeiter⁸⁹ und viele Mitarbeiter im Jahr darauf⁹⁰. Im Jahre 1966 hatte die Passauer Firma 34 Beschäftigte⁹¹.

Ab dem Jahr 1960 wurde die Firma in Passau zusätzlich von der Hanzinger Firma beliefert, unter anderem auch zum Export. Ab dem Jahr 1962 wurde der Export von Hanzing durchgeführt, die Passauer Firma betreute den bayerischen Markt.

Am 13. August 1964 wurde die Firma in das Passauer Handelsregister neu eingetragen. Die Bezeichnung „Fabrik“ machte sie handelsregisterpflichtig. Der Umsatz 1961 war bei 778.526 Mark mit einem Ertrag von 38.736 Mark (etwas weniger als fünf Prozent); im Jahre 1962 stieg der Umsatz auf 992.327 Mark. Trotz der Rezession 1967 stieg der Umsatz. Der Fern- und Nahgüterverkehr mit LKW (und Anhängern) wuchs stetig. Der Anteil der Eisenbahn wurde aufgrund der Vorteile des Straßenverkehrs immer geringer.

Die Republik Österreich **und das „Deutsche** **Eigentum“ (1947–1956)**

Mit der Übergabe der Verwaltung des „Deutschen Eigentums“ durch die US-Administration an die Republik Österreich (1947) wurde, wie bereits festgestellt, Alois Diethör für die Firma Schwarzmüller „vom Bundesministerium für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung als ÖV bestätigt.“⁹² Danach löste ihn der Linzer Steuerberater Hans Doppler ab. In dieser Phase der öffentlichen treuhänderischen Verwaltung kam die österreichische Politik allmählich dahin, die Rückgabe des „Deutschen Eigentums“ individuell zu prüfen, wozu einige Bedingungen

erfüllt werden müssen. Dabei war es wichtig, die Bedeutung der einzelnen Betriebe für Österreich zu klären. So machte sich Wilhelm Schwarzmüller daran, seinen österreichischen Betrieb auszubauen. Dabei musste er sich mit der österreichischen Währungsreform vom 19. November 1947 auseinandersetzen. Der Schilling wurde auf ein Drittel des Wertes abgewertet. Mit der deutschen Währungsreform vom 20. Juni 1948 wurde, – anders als in Österreich – das Geldvermögen fast aufgelöst. Ebenso konfrontiert war er mit den Konsequenzen der Politik der beiden Länder. Deutschland förderte die Marktwirtschaft. Österreich betrieb die Verstaatlichung der Großindustrie, die den Großteil der österreichischen Ressourcen beanspruchte. Wilhelm Schwarzmüller saß zwischen zwei Stühlen.

In seinem Bemühen, einen Strich unter die Zwiespältigkeiten zu ziehen und österreichischer Bürger zu werden, schaltete er auch seine bekannten Kunden ein. So empfahl ihm der oberösterreichische Politiker Mathias Duscher (1891–1967), Vizepräsident der Landwirtschaftskammer und Landtagsabgeordneter⁹³: „Derzeit liefert er den weitaus grösseren Teil seiner Erzeugung der Postdirektion. Sehr viel arbeitet er auch für das Landesverkehrsamt. Seine Einbürgerung ist daher im allgemeinen Interesse gelegen.“⁹⁴ Endlich, am 31. März 1948, wurden Wilhelm, seine Frau und seine drei Kinder österreichische Staatsbürger.⁹⁵ Damit wurde der Weg zur Wiedergewinnung seines Vermögens offen und er konnte sich nun als Unternehmer entfalten. Am 18. Mai 1956 bestellte der Staat Wilhelm Schwarzmüller als öffentlichen Verwalter seines Eigentums und am 10. August 1956 wurde er als österreichischer Bürger durch



Fertigung von Längsträgern für die Fahrzeugrahmen am Hauptsitz Hanzing in der Nachkriegszeit. Der Rahmen als Herzstück eines Nutzfahrzeuges ist bis in die Gegenwart eine der Kernkompetenzen von Schwarzmüller.

die Bestimmungen des Österreichischen 1. Staatsvertrags-Durchführungsgesetz wieder Eigentümer.⁹⁶

Die Nachkriegszeit **(1947–1949)**

Beim Abschluss des Jahres 1947 stellte der öffentliche Verwalter fest: „In 1947 the firm employed 20 persons and was operating at roughly 25 % capacity.“⁹⁷ Wilhelm Schwarzmüller hat „no monthly income, monthly private taking livelihood about S 250,-“ (etwas mehr als der Lohn seiner Mit-

arbeiter). Er sparte bei sich und gab seinen immer mehr werdenden Beschäftigten einen sicheren Arbeitsplatz, denn die Arbeitslosigkeit war in den ersten Jahren nach dem Krieg groß. Die Leistungen werden sichtbar in einem Überblickbericht des öffentlichen Verwalters im Jahre 1950:

„1. Das Erzeugungsprogramm der Firma umfasst: Anhänger, Karosserien, Aufbauten in Holz und Leichtmetall für Last- und Möbelwagen, ferner die Reparatur an diesen Fahrzeugen. Außerdem werden Winden für Blochholzfahrzeuge und Seilwinden erzeugt. Der Firma ist es gelungen, durch Beteiligung am Welser Volksfest und an der Grazer Herbstmesse eine größere Anzahl von Auf-

trägen zu erhalten. Der Auftragsstand zum Jahresbeginn ist, nach erhaltenen Auskünften, durchaus günstig und sichert die Vollbeschäftigung des Betriebes für 4 bis 5 Monate.

2. Der Personalstand der Firma hat sich wie folgt entwickelt:

	Arbeiter	Angestellte	Gesamt
1947	19	1	20
1948	30	3	33
1949	48	4	52

Die beträchtliche Zunahme der Arbeiter und Angestellten ist durch die ständige Umsatzsteigerung bedingt.

3. Umsatzentwicklung

Erlöse	Gesamt	Erzeugung	Reparatur	Handel
1946	60.170	13.707	46.440	23
1947	240.372	133.657	105.716	999
1948	556.755	461.271	92.480	3.004
1949	1.129.333	---		

Wenn auch die Ziffern durch die ständigen Preissteigerungen die mengenmäßige Umsatzsteigerung nicht richtig wiedergeben, so ist doch zu erkennen, dass eine beträchtliche Steigerung der Leistung vorliegt. Die Verlagerung des Schwerpunktes der Betriebsleistung von Reparatur auf Erzeugung ist durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung verursacht.

4. Im Vermögensaufbau trat eine erhebliche Erhöhung der Umlaufwerte ein. Die Umsatzsteigerung hatte eine Vermehrung der Forderungen zur Folge und machte größere Vorräte an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen notwendig. Die flüssigen Mittel des Unternehmens wurden stets durch Hereinnahme von

relativ bedeutenden Kundenanzahlungen gesichert. Zum Jahresende 1948 war die Liquidität als zufriedenstellend zu bezeichnen.

5. Kapitalaufbau

	Eigenkapital in S	in %	Fremdkapital in S	in %
1946	98.000	88	13.000	12
1947	113.000	69	55.000	31
1948	154.000	63	87.000	37

Das Unternehmen war somit zum 31. Dezember 1948 zu knapp zwei Drittel mit Eigenkapital finanziert. Die Gewinne reichten nicht aus, um die Erhöhung des Umlaufvermögens zu finanzieren, vielmehr wurden hierfür überwiegend fremde Mittel, vor allem Anzahlungen von Kunden verwendet. Auch die auffallend geringen Neuanschaffungen und Ergänzungen des Anlagevermögens können damit erklärt werden.

Das Bilanzvolumen hat sich rd. S 156.000,- im Jahre 1946 auf rd. S 288.000 zum 31. Dezember 1948 erhöht.

6. Jahresergebnisse

1946	Verlust	8.036,46
1947	Gewinn	27.989,22
1948	Gewinn	64.202,55

Der Verlust des Jahres 1946 ist durch die 100 % Wertberichtigung der Forderung an das OKH von S 44.001,47 verursacht. Der Gewinn der Jahre 1947 und 1948 entspricht rd. 11 % des Umsatzes. Mit Rücksicht darauf, dass es sich um eine nur wenig mechanisierte Erzeugung handelt, dürfte dieser Satz angemessen sein. Es ist damit zu rechnen, dass sich dieses Verhältnis in den kommenden Jahren eher verschlechtert.⁹⁸

1949-1970

Der Aufbau des Industrieunternehmens

Der Aufschwung und das „Wirtschaftswunder“ (1949–1970)

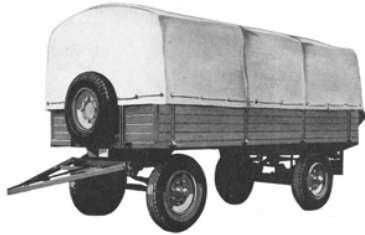
Mit diesem Wachstum wandelte sich Wilhelm Schwarzmüller vom Kaufmann zum Unternehmer. Der insgesamt kontinuierliche Aufschwung erfuhr eine wellenmäßige Form, gemeinsam mit der gesamten österreichischen Wirtschaft. So trafen ihn auch die leichte Stabilisierungskrise 1952/53 und das schwierige Jahr 1956 mit einem kleinen Einbruch. Das Jahr 1958 führte durch die Weltrezession 1958/59 allerdings zu einem größeren Geschäftsrückgang. Der Ausstoß stieg von etwa zwölf Fahrzeuge im Jahre 1947 auf 319 Fahrzeuge im Jahre 1960.

In den Jahren 1961/62 trat in Österreich ein Abschwung ein. Die Konjunktur erhol-

te sich wieder in den Jahren 1963 bis 1965, aber schon in den Jahren 1966/67 schlug die westeuropäische Rezession zu. Insgesamt verlangsamte sich das österreichische Wachstum, die verstaatlichten Betriebe, wichtige Kunden für Schwarzmüller, gerieten in finanzielle Schwierigkeiten. Ein Grund lag in der Europäisierung. Österreich kam nicht in die EWG, sondern in die EFTA, so dass der Export umstrukturiert werden musste, da auch die traditionellen Partner in den östlichen Nachbarländern verloren gegangen sind. Im Jahr 1968 begann eine neue Phase der Hochkonjunktur, die bis 1973 andauerte.

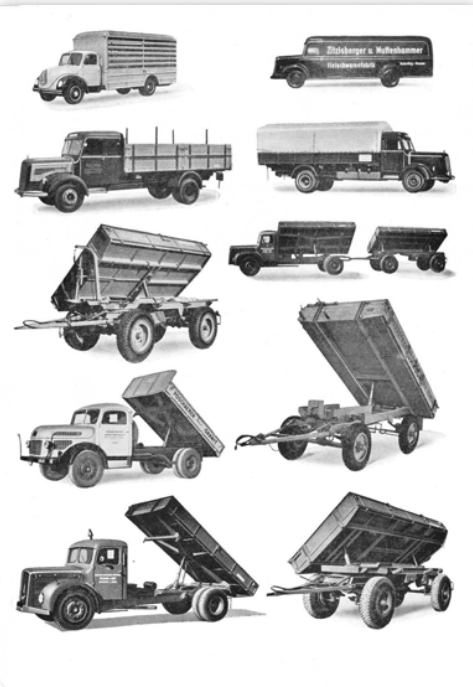
Die Firma Schwarzmüller wuchs in den 1960er Jahren unaufhörlich, obwohl sich der Konkurrenzkampf in der Anhängertfertigung verschärfte.⁹⁹ Der kontinuierliche Aufschwung in den 1960er Jahren läuft ruhig weiter bis zum Jahr 1964. Dann folgte das Jahr 1965 mit einem Boom, der im Jahr

SCHWARZMÜLLER ANHÄNGER

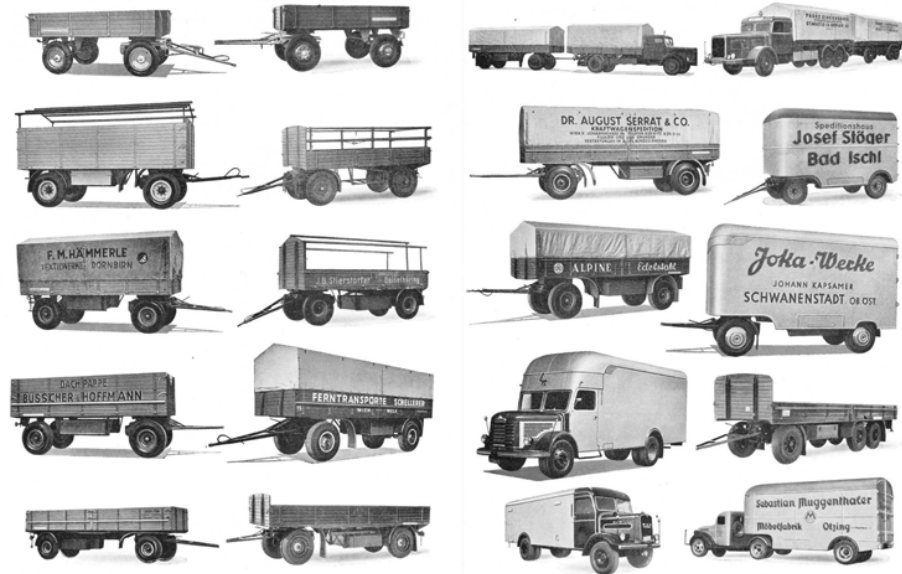


WILHELM SCHWARZMÜLLER
ANHÄNGER- UND KAROSSERIEFABRIK

HANZING BEI SCHÄRDING
POST HAIBACH - TELEFON HAIBACH 12 (DV)



AUS UNSEREM FABRIKATIONSPROGRAMM



Das Fahrzeugport-
folio entwickelte
sich in der Zeit
des Wirtschaftswunders so rasch
wie die Volkswirt-
schaft allgemein.
Mit der höheren
Wirtschaftsleistung
stieg auch das
Transportvolumen.

1966 abflaute. Das Jahr 1967 brachte einen Umsatzsprung von 50 Prozent, das Jahr 1968 ein Umsatzminus von 30 Prozent, die beiden folgenden Jahren zeigten Wachstumsraten von 20 und zehn Prozent. Die Produktion stieg von 306 Fahrzeugen im Jahr 1961 über 526 Fahrzeuge im Jahr 1965 bis auf 738 Fahrzeuge im Jahr 1970.

Dabei musste die Firma Schwarzmüller in diesen zwei Jahrzehnten immer wieder

auch neue und kreative Anhängerlösungen bieten. Sattelaufleger, steuerbare Nachläufer, Pferdezug-Kippanhänger mit Zahnstangenantrieb (1956, FabrikNr. 3830), 3-Seiten Elektrokipper (1955, Foto 5589; Fabrik Nr. 3172), Hydraulikkipper, Tiefladeanhänger, Kranaufbauten, Dolly (schon 1964; Fabrik Nr. 8172) sind nur einige davon. Ebenso wandte sich die Firma ständig neuen Sektoren der Transportwirtschaft zu, die immer neue und komplexe technische Herausfor-

Die Beteiligung am Welser Volksfest, wie hier im Jahr 1950, war fixer Bestandteil im Geschäftsjahr.



derungen mit sich brachten; sei es die Holzwirtschaft, seit langem ein sehr wichtiger Kunde, die Getränke- oder die Milchindustrie, der Güter-Ferntransport, die Möbel- und Umzugswirtschaft, die Zement-, Beton- und Bauindustrie, die Mineralölindustrie (ab 1957 Tankproduktion, ab 1967 mit Aluminium) oder der Kühlguttransport (ab 1964). In dieser Zeit wurden Plateau-, Kipp- und Holz- sowie Tankfahrzeuge gebaut. Auch Einzelanfertigungen für den Viehtransport, die Glasindustrie oder die Beförderung von Booten und Flugzeugen entstanden.

Der Betrieb 1949–1970

Schon ab dem Jahr 1949, nach den zwei (!) Entnazifizierungsverfahren in Österreich und Bayern, suchte Wilhelm Schwarzmüller wieder die Öffentlichkeit. So ging er ab dem Jahre 1949 auf die Gewerbe- und Industrieausstellungen, um Kunden zu gewinnen. Den Anfang machten das Rieder Volksfest und die Grazer Herbstmesse (1949), danach folgen das Welser Volksfest (1950), die Grazer Frühjahrsmesse und die Dornbirner Messe (1951), die Klagenfurter Messe und die Rieder Internationale Österreichische Landwirtschaftsmesse (1953) sowie die Wiener Herbstmesse (1954). Diese Ausstellungen wurden regelmäßig besichtigt.

In dem ersten „Boom-Jahr“ 1949 produzierte der Hanzinger Betrieb um die 120 Fahrzeuge, im nächsten Jahr nur 72. Im selben Jahr schlug das Schicksal zu. Am 23. November 1950 verstarb Wilhelms Ehefrau Karolina tragisch.

Selbst die Wirtschaftsgeschichte wurde in diesen Jahren auf die Firma Schwarzmüller und ihre Anhänger aufmerksam: „Zum Traktor — wie zum Pferde- und Ochsespann — gehört auch ein Anhänger, und mit der Erzeugung dieses praktischen, luftbereiften Fahrzeugs, das auch in der Bauwirtschaft beste Dienste leistet, beschäftigen sich heute in Oberösterreich allein mehr als fünf Betriebe, von denen sich der neu ausgebaute von Leopold Gföllner in Grieskirchen als größter darstellt. Franz Bresnik in Goisern, Heinrich Augl in Enns, Karl Radler in Wels (ehem. Eferding), Wilhelm Schwarzmüller in Haibach bei Schärding zeigen, dass gerade in leistungsfähigen Mittel- und Kleinbetrieben auf diesem Gebiete gute Ergebnisse vorliegen. Jedes Jahr bringt neue Typen und Verbesserungen von Kippvorrichtungen und in ganz Österreich, vom Neusiedler See bis nach Bregenz, sind Anhänger aus Oberösterreich zu Hunderten anzutreffen, wobei bisher die Nachfrage noch immer anhält. Allerdings sei bedacht, dass eine derartige Sonderkonjunktur in einigen Jahren zwangsläufig wieder abflauen muss und sich dann nur mehr die leistungsfähigsten und bestrationalisierten Erzeuger im Wettbewerb halten können.“¹⁰⁰

Diese Qualität wurde anerkannt, sodass Wilhelm Schwarzmüller weiter aufbauen konnte. In den frühen 1950er Jahren wurde seine Firma ein „stattlicher Mittelbetrieb“¹⁰¹. Damit war die Anhängerproduktion ein wichtiger Teil der „Industrialisierungsoffensive Oberösterreich“, die im Zweiten Weltkrieg ihren Anfang hatte und danach Oberösterreich zum wichtigsten Bundesland der Industrie umbaute. Die verstaatlichte Industrie war Grundstoff- und Schwerindustrie,

die Mittelbetriebe dagegen lieferten ihre Finalproduktionen zum Endverbraucher. So differenzierten die Privatunternehmer die Industrielandschaft Oberösterreichs.

Ab dem Jahr 1952 blühte Wilhelm nach dem Tod seiner Frau wieder auf und nahm am sozialen Leben seiner Heimatstadt teil, vor allem bei seinen Vereinen ADAC, Alpen- und Turnverein Passau, bei denen er schon in den 1920er Jahren Mitglied geworden war. Seine Söhne Wilhelm jr. und Egon wurden beide Motorsportler, Egon auch Segler und Wilhelm jr. Segelflieger sowie später Motorflieger. Seine drei Kinder stiegen in den väterlichen Betrieb ein. 1956 heiratete der Witwer Wilhelm sen. seine zweite Frau, Luise, geb. Gartner, verw. Plank, die er bei einem Kundenbesuch kennen gelernt hatte¹⁰², und erbaute ein neues Wohnhaus in Hanzing. So konnte die Passauer Neue Presse zu Wilhelms 60. Geburtstag schreiben, dass er „weit über die Grenze seiner Heimatstadt Passau hinaus bekannt und geachtet ist“, dass die „Schwarz Müller-Anhänger für Qualität bürgen“. Der Artikel rühmt seine Exporterfolge mit der Darstellung, dass „darüber hinaus auch Ungarn, Hinterindien und Ägypten, also vor allem Länder, in denen wegen schlechter Straßenverhältnisse robuste Anhänger gebraucht werden, diese Fahrzeuge schätzen“. Allerdings verkennt die Presse die neue Ausrichtung auf den Straßenverkehr, denn sie berichtet, dass „heute der Großteil der Produktion von der Landwirtschaft erworben wird.“¹⁰³

Im Hauptbetrieb Hanzing baute Wilhelm Schwarz Müller 1959 eine neue Werkskantine¹⁰⁴, denn die dortige Belegschaft wuchs auf rund 100 Beschäftigte an. Im Jahr

1961 errichtete er eine Tankanlage.¹⁰⁵ In den weiteren 1960er Jahren vergrößerte er seinen Grundbesitz. Dorthin stellte er eine große Werkshalle und verlängerte die bestehenden Hallen.

In diesem Jahrzehnt kamen die Enkelkinder auf die Welt. Das wurde dann das Zeichen für Wilhelm sen., die Zukunft seines Familienunternehmens zu planen. Am 1. Juli 1965 wurde die „Anhängerver- und Karosseriefabrik Wilhelm Schwarz Müller KG“ gegründet und am 12. März 1966 werden seine drei Kinder per Gesellschaftsvertrag der KG zu persönlich haftenden Gesellschaftern und Kommanditisten.¹⁰⁶ Am 9. Dezember 1970 kommt es zur Gründung der „Wilhelm Schwarz Müller GmbH.“¹⁰⁷

Die Nebenbetriebe

Wels und Wien

Im Jahr 1955 konnte Wilhelm Schwarz Müller in Wels-Pernau ein günstiges Grundstück kaufen und baute darauf eine Kundendiensthalle, die allerdings wohl in Folge des schwierigen Jahres 1956 erst im Jahr 1958 in Betrieb ging. Dort wurde Sohn Egon Geschäftsführer, der 1961 außerdem einen Handel mit Kfz und Kfz-Anhängern, Ersatzteilen und Reifen begann. Schon 1969 kam diese Werkstätte mit etwa 30 Beschäftigten an ihre Kapazitätsgrenzen. Um den Betrieb zu erweitern wurde Ing. Martin Humer (1933–2016), aus Peuerbach, ein Neffe von Wilhelms erster Frau, als Baumeister verpflichtet. Die Planung zeigte eine klare Struktur: „Die dreischiffige Halle soll im



Holzrungenfahrzeug aus der Nachkriegszeit: Wilhelm Schwarzmüller sen. (links im Bild) mit seinem Kunden bei der Übergabe.

Südteil eine Montagehalle für Anhänger und Sattelfahrzeuge werden, wobei die vorgefertigten Teile vom Hauptwerk Hanzing geliefert werden. Der Mittelteil dient für ein Magazin bzw. der Lackierung. Im Nordteil sollen Reparaturen durchgeführt werden.“¹⁰⁸

In der westeuropäischen Rezession 1966/67 machte das „Gesetz zur Förderung des Wirtschaftswachstums“ (1966) den Weg frei zu großen Investitionen. Am 12. Mai 1967 kaufte Wilhelm Schwarzmüller sen. sei-

nen künftigen Betrieb in Wien um 3.500.000 Schilling, 1968 tätigte er weitere Zukäufe in Wien, um dann dort eine Vertriebsniederlassung, Kundendienst- und Reparaturwerkstätte einzurichten.

Das war der Auftakt zur Durchdringung des österreichischen Marktes mit Vor-Ort-Niederlassungen, der Auftakt der „Ära Wilhelm jr. und Egon Schwarzmüller“, die 1970 begann und bis 2005 dauerte.

Anmerkungen

- 1 ABP_Holzkirchen_T_003-01_0064, 2. Eintrag: https://data.matricula-online.eu/de/deutschland/passau/holzkirchen/003_01/?pg=65.
- 2 Churpfalzbaierisches Regierungs-Blatt 1805, p. 43-48; <http://opacplus.bsb-muenchen.de/title/3339933/ft/bsb10345331?page=26> (das ist die S. 43f.).
- 3 <http://www.blfd.bayern.de/denkmalerschaffung/denkmaliste/bayernviewer/>; s. Ortenburg, Roßbeck 2; Denkmalliste.
- 4 ABP_Tiefenbach_M_007-01_0015, 1. Eintrag: https://data.matricula-online.eu/de/deutschland/passau/tiefenbach/007_01/?pg=15
- 5 ABP_Passau-Innstadt_M_013-01_0116, 2. Eintrag: https://data.matricula-online.eu/de/deutschland/passau/passau-innstadt/013_01/?pg=117.
- 6 Gesetz-Blatt für das Königreich Bayern 1868, p. 309-328; <http://opacplus.bsb-muenchen.de/title/4014724/ft/bsb10345359?page=176> (das ist die S. 309f.).
- 7 Dazu s. die Zahlen bei Kaizl Josef: Der Kampf um Gewerbereform und Gewerbefreiheit in Bayern von 1799–1868. Nebst einem einleitenden Überblick über die Entwicklung des Zunftwesens und der Gewerbefreiheit in Deutschland (Leipzig: Duncker & Humblot 1879) p. 172: <https://opacplus.bsb-muenchen.de/Vta2/bsb11127088/bsb:BV003133372?page=188> und ebda., p. 174: <https://opacplus.bsb-muenchen.de/Vta2/bsb11127088/bsb:BV003133372?page=190>.
- 8 Sembach Klaus-Jürgen / Hütsch Volker: Industriedenkmäler des 19. Jahrhunderts im Königreich Bayern (München: Schirmer-Mosel 1990) p. 61-64.
- 9 ABP_Tiefenbach_T_004-01_0078, letzter Eintrag: https://data.matricula-online.eu/de/deutschland/passau/tiefenbach/004_01/?pg=78.
- 10 Donau-Zeitung, 18.07.1871, p. 4: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11032093_00075_u001/4; wiederholt in der Donau-Zeitung, 23.07.1871, p. 4: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11032093_00095_u001/4; Donau-Zeitung, 25.10.1871, p. 4: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11032093_00469_u001/4.
- 11 Donau-Zeitung, 25.12.1871, p. 3: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11032093_00703_u001/3.
- 12 Bayerns Weg in die Moderne. Bayerisches Handwerk 1806 bis 2006. Katalog zur Ausstellung, Deutsches Museum, 6. Mai bis 29. Oktober 2006, hg. v. Kirmeier Josef / Kramer Ferdinand / Lankes Christian / Brockhoff Evamaria = Veröffentlichungen zur Bayerischen Geschichte und Kultur 53 (Augsburg: Haus der Bayerischen Geschichte 2006) p. 105.
- 13 Das sind seine Worte in der Passauer Zeitung vom 27.10.1874, p. 3: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11175610_00393_u001/3.
- 14 Donau-Zeitung, 01.10.1872, p. 4: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11032095_00337_u001/4.
- 15 Bockhorn Olaf: Wagen und Schlitten im Mühlviertel, 2 Bde. = Beiträge zur Landeskunde von Oberösterreich. I: Historische Reihe 2-3 (Linz 1978) I, p. 116 und II, p. 64f.
- 16 Passauer Zeitung, 04.02.1873, p. 4: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb10937483_00123_u001/4.
- 17 Baumeister W. / Duttenhofer F. M.: Gemeinfaßliches Handbuch der gesammten Thierheilkunde (Stuttgart: Metzler 1844) p. 632: <https://opacplus.bsb-muenchen.de/Vta2/bsb10252089/bsb:BV019920425?page=642>.
- 18 Baumeister / Duttenhofer: Thierheilkunde, p. 325: <http://opacplus.bsb-muenchen.de/title/BV019920425/ft/bsb10252089?page=335>.
- 19 S. dazu Becker Winfried: Niedergang und Wiederaufstieg: Grenzstadt im Königreich Bayern 1803–1918, in: Geschichte der Stadt Passau, im Auftrag des Vereins für Ostbairische Heimatforschung hg. v. Boshof Egon / Hartinger Walter / Lanzinner Maximilian / Möseneder Karl / Wolff Hartmut (Regensburg: Pustet 2. Aufl. 2003) p. 219-262; hier: p. 241.
- 20 S. dazu Passauer Zeitung vom 01.01.1874, p. 3: https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb11175609_00005_u001/3.
- 21 StadtA Passau, Bürgerrechtsakt, Schwarzmüller Josef.
- 22 Denkmäler in Bayern, II.25: Kreisfreie Stadt Passau. Ensembles – Baudenkmäler – Bodendenkmäler, 2 Bde., bearb. v. Morsbach Peter / Heckmann Irmhild / Later Christian / Niemeier Jörg-Peter. Aufnahmen v. Geins Michael u. Asenkerschbaumer Dionys. Mit Beiträgen v. [...] (Regensburg: Pustet 2014) v. a. II, p. 542f. und die Abb. ebda, II, p. 538.
- 23 Schmid Wolfgang Maria: Alt-Passauer Zünfte, I-II, in: Niederbayerische Monatsschrift 8 (1919) p. 2-17; 49-66; Schmid Wolfgang Maria: Illustrierte Geschichte der Stadt Passau (Passau 1927) p. 261-276. Huther: Wolfsklagen, p. 102.
- 24 Passauer Straßennamen, zusammengestellt v. Geyer Otto / Pimsner Hans, hg. v. Schmidinger Anton (Passau: Stadtschulam 1967) p. 95f.; Mader Franz: Die Straßen und Plätze in Passau. Ein Spiegel zur Stadtgeschichte. Historisch-topographisches Handbuch = Der Passauer Wolf. Schriftenreihe des Stadtarchiv Passau. Veröffentlichungen zur Kulturgeschichte Passaus 16 (Passau: Stadt 2003) p. 198.
- 25 Die Kunstdenkmäler von Bayern, Regierungsbezirk Niederbayern, III: Stadt Passau, bearb. v. Mader Felix (München 1919) p. 534; 535, Fig. 456; Weißes Gold. Passau – Vom Reichtum einer europäischen Stadt, hg. v. Wurster Herbert W. / Brunner Max / Loibl Richard / Brunner Alois, unter Mitarbeit v. Helm Winfried. Katalog zur Ausstellung von Stadt und Diözese Passau im Oberhausmuseum Passau, 6. Mai bis 1. Oktober 1995 (Passau: Archiv des Bistums 1995) p. 102; Brunner Alois u. Brunner Max unter Mitarbeit v. Dionys Asenkerschbaumer u. Winfried Helm (Hg.): Faszination Mittelalter. Himmlisches Streben. Begleitband zur Ausstellung von Stadt und Diözese Passau im Oberhausmuseum Passau 2002 (Passau: Dietmar Klinger 2002) p. 43, Nr. 2/20. In der neueren Forschung wird die Urheberfrage diskutiert.
- 26 ABP_Passau-Innstadt_M_013-01_0116, 2. Eintrag: https://data.matricula-online.eu/de/deutschland/passau/passau-innstadt/013_01/?pg=117.

- 27 Schwarzmüller, Firmenarchiv, Foto 5504.
 28 BHStA München, Kriegsstammrollen.
 29 Heintzmann Thomas: Das Anhängerbuch, 1 (Bruchköbel: Fiedler 2003) p. 6.
 30 Passauer Neue Presse, 04.03.1950, p. 6: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1950-03-04.42554-0/bsb00039720_00238.html.
 31 Schwarzmüller, Firmenarchiv, Steidl Josefa: Unsere Familien-Chronik. Typoskript, p. 7-9.
 32 Schneider Reinfried: Passau. Werden, Antlitz und Wirksamkeit der Dreiflüssestadt = Forschungen zur Deutschen Landeskunde 44 (Leipzig: Hirzel 1944) p. 90; eine bezeichnende Quelle ist das Foto des Passauer Wochenmarkts 1928; s. Schäffer-Huber Gisa: Passau, 1850 bis 1930 = Archivbilder (Erfurt: Sutton Verlag 2010) p. 22.
 33 Adreßbuch der Stadt Passau mit den Gemeinden Grubweg, Hacklberg und Bad Hals [Ausgabe 14]: 1928 (Passau 1928) p. 232; 275.
 34 https://de.wikipedia.org/wiki/BPW_Bergische_Achsen.
 35 StadtA Passau, Gewerbekartei, Schwarzmüller Wilhelm.
 36 StadtA Passau, Gewerbekartei, Schwarzmüller Josef.
 37 <https://de.wikipedia.org/wiki/Weltwirtschaftskrise>.
 38 Götschmann Dirk: Wirtschaftsgeschichte Bayerns. 19. und 20. Jahrhundert (Regensburg: Pustet 2010) p. 354 (Diagramm).
 39 Donau-Zeitung vom 10.11.1932, p. 8: Dort ist ein Schmiedeanwesen in Rottal als Konkursmasse zu verkaufen.
 40 Donau-Zeitung vom 03.12.1931, p. 4.
 41 Auskunft durch das Amtsgericht Passau vom 22.01.2020.
 42 OÖLA Linz, BH Schärding, Sch 126, XIII, 893, 1.
 43 Dazu s. Historischer Atlas von Bayern. Innviertel, I, 1: Schärding. Das Landgericht, bearb. v. Schwentner Gerhard (München: Kommission für bayerische Landesgeschichte 2014) p. 360f.
 44 Dazu s. Wurster Herbert W.: Der untere Inn als Grenze und Brücke zwischen Bayern und Österreich, in: Heimat am Inn. Kultur und Geschichte, Natur und Landschaft am Inn. Niederbayern – Oberösterreich 18 (1999) p. 67-73; Wurster Herbert W.: Passau – das kirchliche Zentrum an der Donau, in: Die Donau. Facetten eines europäischen Stromes. Katalog zur oberösterreichischen Landesausstellung 1994 in Engelhartzell, hgg. v. Kulturreferat der Oberösterreichisch Landesregierung (Linz: Landesverlag 1994) p. 251-254.
 45 Sandgruber Roman: Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart = Österreichische Geschichte [12] (Wien: Ueberreuter 1995) p. 416f.
 46 „Prämierungen beim Welser Volksfest. Gewerbe- und Industrie-Ausstellung“, in: Tages-Post, 17.09.1932, p. 6: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=tpt&datum=19320917&seite=6&zoom=33>.
 47 Haider Siegfried: Geschichte Oberösterreichs = Geschichte der österreichischen Bundesländer (München: Oldenbourg 1987) p. 408.
 48 Schwarzmüller, Firmenarchiv, Foto 5505.
 49 StadtA Passau, Gewerbekartei, Schwarzmüller Wilhelm.
 50 Schwarzmüller, Firmenarchiv, Foto 5486, re Sp, Mitte.
 51 Slapnicka Harry: Oberösterreich – Zwischen Bürgerkrieg und Anschluß (1927–1938) = Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 2 (Linz: OÖ Landesverlag 1975) p. 288; 298; 301.
 52 Dazu das Beispiel der ZF Friedrichshafen bei Hein Gernot: Erfolgreich, technologiestark, unabhängig. 100 Jahre ZF Friedrichshafen AG – Heute drittgrößter Automobilzulieferer der Welt, in: Passauer Almanach 11 (2015) p. 144-153; hier: p. 147.
 53 Schneider Reinfried: Passau. Werden, Antlitz und Wirksamkeit der Dreiflüssestadt = Forschungen zur Deutschen Landeskunde 44 (Leipzig: Hirzel 1944) p. 84.
 54 Ebda., p. 89.
 55 Ebda., p. 84.
 56 OÖLA, LR, Stb, FR065_7030.
 57 Hochstetter Dorothee: Nationalsozialistisches Krafftfahrkorps (NSKK), 1931–1945, publiziert am 31.05.2006; in: Historisches Lexikon Bayerns, URL: [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Nationalsozialistisches_Krafftfahrkorps_\(NSKK\),_1931-1945](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Nationalsozialistisches_Krafftfahrkorps_(NSKK),_1931-1945).
 58 OÖLA, BH Schärding, Schachtel 247, 1946, VIII, Politische Reinigung, 87: Erfassung der Nationalsozialisten an Hand der Wehrstammbücher, Listen.
 59 OÖLA, LR, Stb, FR065_7031.
 60 OÖLA, LR, Stb, FR065_7045.
 61 OÖLA, LR, Stb, FR065_7028.
 62 OÖLA, BH Schärding, HS 298, 1938, Schreiben 01.02.1938.
 63 OÖLA, LR, Stb, FR065_7035.
 64 OÖLA, BH Schärding, HS 298, 1937, Niederschrift 26.08.1937.
 65 Schwarzmüller, Firmenarchiv, Foto 5497 (wohl 1939/40).
 66 OÖLA, BH Schärding, Schachtel 133, 1939, XIII: Gewerbe, 84: Schwarzmüller Wilhelm, Haibach, Niederschrift vom 27.03.1939.
 67 OÖLA, OÖGKK, Nr. 490.034, Bl. 1.
 68 OÖLA, BH Schärding, Schachtel 134, 1941, XIII, Zl. 525 bzw. Schachtel 135, 1944, Zl. 72.
 69 Moser Josef: Oberösterreichische Wirtschaft 1938 bis 1945 = Studien zur Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftspolitik 2 (Wien / Köln / Weimar: Böhlau 1995) p. 217; 374-377.

DIE ERSTEN 100 JAHRE

- 70 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, 07.0200: Reports, 1944–1947, p. 1-92; hier: p. 5.
71 S. dazu: http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite_deutsch/Anhanger/Heeresfahrzeuge/Ersatzfeldwagen/ersatzfeldwagen.html. Die Schlittenteile waren evtl. für die Produktion des Schlittens „Hs. 1“ vorgesehen: http://www.kfzderwehrmacht.de/Hauptseite_deutsch/Anhanger/Heeresschlitten/Hs_1/hs_1.html.
- 72 Heintzmann Thomas: Das Anhängerbuch, 1 (Bruckköbel: Fiedler 2003) p. 7. Die „Gleitlagerachsen“ waren eine moderne Erfindung.
- 73 OÖLA, BH Schärding, Schachtel 114, 1943, S/6, 386; Schachtel 115, 1944, X, 28.
- 74 Moser Josef: Oberösterreichische Wirtschaft 1938 bis 1945 = Studien zur Wirtschaftsgeschichte und Wirtschaftspolitik 2 (Wien / Köln / Weimar: Böhlau 1995) p. 332.
- 75 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, Sch 116; 07.0200 Sc Wilhelm Schwarzmüller: Reports, 1944–1947, p. 9.
- 76 Rabenstein Edith: Im memoriam Josefa Steidl (+). Memoiren einer 101-jährigen Dame, in: Passauer Almanach 7 (2010/2011) p. 8-17; hier: p. 14.
- 77 OÖLA, BH Schärding, Schachtel 227, 1945, VIII, 129.
- 78 Slapnicka Harry: Oberösterreich. Die politische Führungsschicht ab 1945 = Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 12 (Linz: Oberösterreichisches Landesarchiv 1989) p. 42f.
- 79 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, Sch 116.
- 80 OÖLA, LR, Stb, FR065_7031.
- 81 StadtA Passau, Bauakten, Haitzinger Str. 41.
- 82 „Städtische Grundstücke sind ‚ausverkauft‘“, in: Passauer Neue Presse, 20.07.1950, p. 4: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1950-07-20.all/bsb00039720_00846.html.
- 83 Passauer Neue Presse, 08.03.1949, p. 4: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1949-03-08.42554-0/bsb00039719_00180.html.
- 84 Passauer Neue Presse, 04.03.1950, p. 6 (Tippfehler ausgebessert): https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1950-03-04.42554-0/bsb00039720_00238.html.
- 85 Passauer Neue Presse, 29.04.1950, o. S. (Die grammatischen Formen wurden verändert): https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1950-04-29.all/bsb00039720_00486.html.
- 86 StadtA Passau, Bauakten, Haitzinger Str. 41.
- 87 „Stellenangebote“, in: Passauer Neue Presse, 21.05.1955, p. 14: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1955-05-21.42554-0/bsb00064950_00142.html.
- 88 „Stellenangebote“, in: Passauer Neue Presse, 30.07.1955, p. 14: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1955-07-30.all/bsb00064950_00600.htm.
- 89 „Stellenangebote“, in: Passauer Neue Presse, 12.03.1960, p. 21: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1960-03-12.42554-0/bsb00051082_00151.html.
- 90 „Stellenangebote“, in: Passauer Neue Presse, 25.02.1961, p. 27: <https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/goToPage/bsb00051093.html>.
- 91 StadtA Passau, Gewerbetarkei, Schwarzmüller Wilhelm.
- 92 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, Sch 116.
- 93 Slapnicka Harry: Oberösterreich. Die politische Führungsschicht, 1918 bis 1938 = Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 3 (Linz: Oberösterreichisches Landesarchiv 1976) p. 69; Slapnicka Harry: Oberösterreich. Die politische Führungsschicht ab 1945 = Beiträge zur Zeitgeschichte Oberösterreichs 12 (Linz: Oberösterreichisches Landesarchiv 1989) p. 48.
- 94 OÖLA, LR, Stb, FR065_6993.
- 95 OÖLA, LR, Stb, FR065_6979.
- 96 OÖLA, LG Ried, Sch. 570, p. 27
- 97 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, Sch 116.
- 98 NARA, USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950, 07.0200: Reports, 1944–1947, p. 1-92; hier: p. 6.
- 99 Göring Hermann: Strukturwandlungen im Huf- und Wagenschmiedehandwerk = Göttinger handwerkswirtschaftliche Studien 8 (Göttingen: Otto Schwartz 1965).
- 100 Meixner Erich Maria: Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich, Bd. 2: Männer, Mächte, Betriebe (Von 1848 bis zur Gegenwart) (Salzburg / Linz: Müller - Fürstelberger 1952) p. 594.
- 101 Lackinger Otto: 50 Jahre Industrialisierung in Oberösterreich 1945–1995 (Linz: Universitätsverlag Trauner 1997) p. 144f.
- 102 Der erste Auftrag von der Firma Gartner Transportunternehmen, Lambach datiert auf 17.06.1955 (FabrikNr. 3290).
- 103 Passauer Neue Presse, 22.10.1959, p. 8: https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de/de/fs1/calendar/1959-10-22.42554-0/bsb00051077_00238.html.
- 104 OÖLA, BH Schärding, HS 305, 1959, Schwarzmüller, 63.
- 105 OÖLA, BH Schärding, HS 305, 1961, Schwarzmüller, 1425.
- 106 OÖLA, LG Ried, Sch. 570, p. 31.
- 107 OÖLA, LG Ried, Sch. 570, p. 60f.
- 108 StadtA Wels, Akten 206, MA 2-Ge, 3037-1969.

Bibliographie**Internetressourcen:**

<http://anno.onb.ac.at>
<http://opacplus.bsb-muenchen.de>
https://de.wikipedia.org/wiki/BPW_Bergische_Achsen
[https://de.wikipedia.org/wiki/Dolly_\(Anh%C3%A4nger\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Dolly_(Anh%C3%A4nger))
[https://de.wikipedia.org/wiki/Schwarzme%C3%BCller_\(Unternehmen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Schwarzme%C3%BCller_(Unternehmen))
<https://digipress.digitale-sammlungen.de>
<https://digipress-beta.digitale-sammlungen.de>
<https://www.bistum-passau.de/bistum-pfarreien/geschichte-archiv/genealogische-datenbank>
<https://www.fold3.com>

Ungedruckte Quellen:

Amtsgericht Passau (Auskunft)

Bayerische Hauptstaatsarchiv München
 Abt. IV: Kriegsarchiv, Truppenakten (Weltkrieg), Kriegsstammrollen,
 = 31421_BH14799-00022.
 = 31421_BH15408-00309.
 = 32301_BH15364-00219.
 = 32301_BH15430-00030.

Oberösterreichisches Landesarchiv Linz:
 = Amt der Oö. Landesregierung, Abt. Staatsbürgerschaft, Stb 3104/1949: Staatsbürgerschaftsakt Wilhelm Schwarzmüller
 (derzeit digitalisierter Mikrofilm: OÖLA Linz, LR, Stb, FR 065, Aufnahmen 6973-7074).
 = LG Ried, Sch. 570.
 = BH Schärding.
 = OÖGKK, Nr. 490.034.

Schwarzmüller, Firmenarchiv:
 = Auftragsbücher 1938–1970.
 = Fotos.
 = Steidl Josefa: Unsere Familien-Chronik. Typoskript.

Stadtarchiv Passau:
 = Bauakten, Haitzinger Str. 41.
 = Bürgerrechtsakt, Schwarzmüller Josef.
 = Gewerbekartei, Schwarzmüller Josef.
 = Gewerbekartei, Schwarzmüller Wilhelm.
 = Donau-Zeitung (Passau; nur einige Jahrgänge des 19. Jahrhunderts sind digitalisiert).

Stadtarchiv Wels:
 = Akten 206, MA 2-Ge.

USA, National Archives and Records Administration (= NARA), USACA, Property Control Branch, Reports of Trusteeships, 1945–1950,
 = 07.0200: Schwarzmüller Wilhelm.
 = Sch 116: Schwarzmüller Wilhelm.
 = Sch 116/1: Schwarzmüller Wilhelm.
 = Sch 116/2: Schwarzmüller Wilhelm.
 Eingeschränkt zugänglich: <https://www.fold3.com>

Dank an alle Archive für ihre konstruktive Unterstützung!

Alle Literaturangaben sind in den Anmerkungen zitiert.



SCHWARZMÜLLER



Die internationale Expansion

1958–1994

Auf dem Weg zur Marktführerschaft

Während der Wirtschaftswunderzeit ab den 1950er Jahren nutzt Schwarzmüller den allgemeinen Aufschwung, um von einem rein regionalen Unternehmen im Grenzbereich von Österreich und Bayern zu einem österreichweit aktiven Anbieter zu werden. Es entstand ein nationales Netz von Niederlassungen, die Serviceleistungen wie Wartung, Reparatur und Ersatzteilversorgung anboten und in ganz Österreich die Kundennähe steigerten. In den 1980er Jahren wurde das Portfolio rasch ausgebaut, um die Transportfahrzeuge den gestiegenen Anforderungen an Effizienz und Leistungskraft anzupassen und mehr Branchen zu bedienen. Immer stärker in den Vordergrund rückten dabei die im Fernverkehr eingesetzten Plateaufahrzeuge. Bis zum Fall des Eisernen Vorhanges 1989 galt die Verkehrsachse Deutschland–Italien als die typische Frächterstrecke. Ost-West-Verkehre waren hingegen so gut wie nicht existent.

Durch die Entwicklung der Organisation und des Fahrzeugportfolios gelang es Schwarzmüller schließlich, 1994 österreichischer Marktführer bei gezogenen Nutzfahrzeugen zu werden. Diese Stellung hat das Unternehmen bis heute inne, obwohl

es als Premiumhersteller mit Mehrwertgarantie nicht auf Volumen, sondern auf Nischen zielt.

Aufbau eines nationalen Standortnetzes

Schwarzmüller baute in den 1960er Jahren sein nationales Netz von Niederlassungen auf, um an den großen Verkehrsachsen präsent zu sein. Ganz verschieden waren die Gründungsgeschichten, immer aber dienten die Standorte einem Zweck: Die Kundennähe auszubauen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Produktion von Anhängern und Aufbauten im Mutterwerk Hanzing in Freinberg wieder aufgenommen. Schon 1951 orientierte man sich neuerlich nach Passau, um dort ein Grundstück von der Gemeinde zu erwerben. Der Betrieb in der Haitzinger Straße besteht bis heute und erfüllte bis zum EU-Beitritt Österreichs eine große Rolle bei Beschaffung und Einkauf. Anfang der 1960er Jahre entstand das Betriebsge-



Das 1939 gegründete Hauptwerk Hanzing in Freinberg war im Jahr 1962 auf ein Vielfaches angewachsen.



Die Niederlassung Wien entstand 1967 aus der Übernahme einer Kfz-Werkstatt. 1987 wurde der Neubau am aktuellen Standort eröffnet.

bäude, 1963 wurde der bayerische Betrieb auch handelsrechtlich eingetragen. Rita Schwarz, die Schwester von Wilhelm und Egon Schwarzmüller wurde Geschäftsführerin des Standortes.

Noch davor, im Jahr 1958, erfolgte die Gründung des Werks im oberösterreichischen Wels. Nur knapp 100 Kilometer vom Mutterwerk entfernt und entlang der wichtigsten österreichischen Ost-West-Achse gelegen, ist es heute die größte Niederlassung der Schwarzmüller Gruppe. Das Grundstück dazu hatte Wilhelm Schwarzmüller sen. eher zufällig erworben. Nach einer Reifenpanne half ihm ein ansässiger Bauer und

erzählte von seinen finanziellen Problemen. Am Ende bot er Wilhelm Schwarzmüller ein Grundstück zum Kauf an, welches dieser für weniger als fünf Schilling pro Quadratmeter erwarb. In den 1980er Jahren entstand hier ein Konstruktions- und Fertigungszentrum für Kippaufbauten.

Um auch im Osten Österreichs über eine Niederlassung zu verfügen, kaufte Schwarzmüller 1967 eine Spenglerei in Wien in der Triester Straße. Da der Vertrag überraschend schnell per Handschlag besiegelt wurde, nahm Wilhelm Schwarzmüller an, er habe einen zu hohen Preis bezahlt, was ihn noch lange ärgerte. 20 Jahre später übersie-

delte die Niederlassung aus Platzmangel in einen Neubau in der Richard-Strauss-Straße, wo sie sich noch heute befindet.

1976 orientierte sich das Unternehmen erstmals nach Süden. In Lieboch in der Nähe der steirischen Landeshauptstadt Graz entstand ein Servicebetrieb. 1980 übernahm man schließlich in Mäder in Vorarlberg einen Tankfahrzeughersteller und machte daraus eine eigene Niederlassung, von der aus noch heute die Deutschschweiz betreut wird. Nicht nur in Österreich, sondern auch in der Schweiz hat Schwarzmüller die Marktführerschaft erobert.

Den Schlusspunkt der nationalen Expansion setzte die im Jahr 2000 gegründete Niederlassung Kramsach, verkehrsgünstig in Tirol gelegen. Auch hier bietet Schwarzmüller Wartung, Reparatur und



Reparaturen am Fahrzeugrahmen gehörten schon in den 1960er Jahren zu den aufwändigsten Servicearbeiten.

Ersatzteilversorgung an. Insgesamt versorgt das Unternehmen mit fünf Niederlassungen an den wichtigen West-Ost- und Nord-Süd-Routen tausende heimischen Kunden.



In steirischen Lieboch entstand die erste Niederlassung in Südösterreich. Hier im Bild der zweite Bauabschnitt aus den 1980er Jahren.

DIE INTERNATIONALE EXPANSION



Wels war die erste Niederlassung außerhalb des Mutterwerkes. Sie entwickelte sich von allen Servicewerken mit der größten Dynamik.



Kundennähe als Erfolgsfaktor

Durch die direkte Beziehung zum Kunden war Schwarzmüller immer am Puls des Marktes, kannte die Vielfalt der Bedürfnisse und holte sich Anregungen für die Produktentwicklung. Es entstand nach und nach für den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge eine Palette von After-Sales-Services, um die Kunden optimal zu unterstützen.

Den Vertrieb nahm Seniorchef Wilhelm Schwarzmüller gerne auch persönlich in die Hand. Vor allem die verschiedenen Messen in Wien, Wels, Graz oder Vorarlberg, auf denen die meisten Fahrzeuge verkauft wurden,

waren für ihn Pflicht. Auch an Wochenenden wurden potenzielle Kunden besucht. Der Vertrieb knüpfte sogar an den LKW-Warteschlangen an den Staatsgrenzen zu Deutschland, Österreich und Italien direkte Kontakte.

Aus diesem Verhalten entwickelte sich die sprichwörtliche Kundennähe, die in die DNA der Schwarzmüller Gruppe eingegangen ist und das Unternehmen von vielen Mitbewerbern unterscheidet. Der direkte Kontakt mit den Anwendern, die raschen und flexiblen Entscheidungen in Konflikt- oder Reklamationsfällen, die Sicherheit, bei Schwarzmüller einen persönlichen Ansprechpartner für alle Fahrzeugthemen zu finden, zählen heute noch zu jenen Merkmalen, durch die ein spürbarer Unterschied erlebbar wird.

Auf Messen überall in Österreich, aber auch in Passau wurde ein beträchtlicher Teil der Geschäftsabschlüsse getätigt.





Mit Sack und Pack über den Arlberg unterwegs zur Dornbirner-Messe.

Daraus entstand ein reger und kontinuierlicher Austausch, bei dem die Schwarzmüller Vertriebsmannschaft immer wieder herausfand, was den Markt wirklich bewegte. So haben sich zahlreiche Anregungen zur Weiterentwicklung der Fahrzeuge ergeben. Es entstanden immer wieder Standardprodukte aus individuel-

len Sonderfahrzeugen, die wiederum in den verschiedensten Maßanfertigungen verkauft werden konnten. Gemäß dem Slogan „Schwarzmüller kann alles“ wurden Erwartungen in technische Lösungen übersetzt, wodurch man dem Wettbewerb häufig einen Schritt voraus war.

Ein kompromissloses Qualitätsverständnis prägt zusätzlich das Selbstverständnis der Eigentümerfamilie und der gesamten Belegschaft. Eine Anekdote über die nächste Eigentümergeneration macht diese Einstellung deutlich. Wilhelm jun. ließ es sich nicht nehmen, bei einer Übergabe ein technisches Detail zu überprüfen und kroch dafür unter das Fahrzeug. Der Kunde sah nur noch die Beine und vermutete, es handle sich um einen Monteur. Er bat diesen, doch hervorzukommen, es werde schon alles seine Ordnung haben. Wie verwundert war der neue Besitzer, in dem vermeintlichen Handwerker den Chef selbst zu entdecken!

DIE SLOGANS DER SCHWARZMÜLLER GRUPPE

1980er Jahre

Schwarzmüller kann alles
Schwarzmüller löst jedes
Transportproblem

2000er Jahre

Schwarzmüller führend in
Qualität und Nutzlast

Ab 2013

Intelligente Fahrzeuge

Next Generation

Schwarz Müller

Zwei Generationen aus der Eigentümerfamilie arbeiteten gemeinsam am Aufbau der nationalen Marktführerschaft. Wilhelm Schwarz Müller sen. hatte mehr als 50 Jahre direkten Einfluss auf die Geschäfte, bis er das Unternehmen 1982 endgültig an seine Söhne Wilhelm jun. und Egon übergab.



Wilhelm Schwarz Müller sen. (1899–1986)

1970 übernahmen die Söhne Wilhelm jun. und Egon Schwarz Müller Eigentumsanteile von je 40 Prozent, 20 Prozent blieben im Besitz von Vater Wilhelm sen. Zu diesem Anlass erfolgte die Umwandlung in eine GmbH. Wilhelm sen., der seit 1928 die Lastverantwortung ausgeübt hatte, behielt über seine Anteile noch Einfluss, übte diesen aber zunehmend als beratende Autorität

Die Eigentümerfamilie FÜNF GENERATIONEN SCHWARZMÜLLER

1

Josef Schwarz Müller sen. (1840–1914)
Firmengründung 1871 in Passau

2

Josef Schwarz Müller jun. (1867–1949)

3

Wilhelm Schwarz Müller sen.
(1899–1986)

4

Wilhelm Schwarz Müller jun. (geb. 1933)
Egon Schwarz Müller (1934–2017)
Rita Schwarz (1939–2009)

5

Beate Paletar (geb. 1962)
Manuela Hasenberger-Schwarz Müller
(geb. 1964)
(Jeanette Hasenberger, geb. 1993)
(Thomas Hasenberger, geb. 1996)

und ab 1976 auch über den Aufsichtsrat aus. Er hatte Schwarz Müller aus einem Gewerbebetrieb zu einem industriell strukturierten Betrieb entwickelt. Als Kind einer ganz anderen Epoche blieb er bis zum Schluss den neuen Möglichkeiten schier unbegrenzten Wachstums gegenüber reserviert, hatte er doch das Unternehmen durch die Wirren der Weltwirtschaftskrise 1929 und den Zweiten Weltkrieg geführt. Es waren die beiden Söhne, die sich dabei gegen den Vater durchsetzen mussten. Umgekehrt war der Vater mit seinen Anteilen nach wie vor das Zünglein an der Waage. 1982 wurden mit dem endgültigen Ausscheiden von Wilhelm sen. auch aus dem Aufsichtsrat die gesamten Anteile neu strukturiert und innerhalb der Familie breiter gestreut. Nur vier Jahre danach verstarb Wilhelm Schwarz Müller sen.



Die beiden Brüder Wilhelm und Egon Schwarzmüller leiteten ab 1982 das Unternehmen.

Wassertanks für den Nahen Osten zählten zu den frühen Exportschlägern.



Jahre des Aufschwunges

Die lange Hochkonjunktur der 1980er Jahre brachte eine explosionsartige Entwicklung der Organisation, der Produktionskapazitäten und des Fahrzeugportfolios. Damit wurde die nationale Marktführerschaft erreicht.

Nach einer ungewöhnlich langen Rezession setzte 1983 der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung ein. Nun mussten alle Möglichkeiten des technischen Fortschritts genutzt werden, um mit höheren Kapazitäten die steigende Nachfrage zu befriedigen. Entsprechend stark wurde die Organisation ausgebaut und das Portfolio weiterentwickelt. 1972 entstand die erste große Halle aus Stahlbeton mit Sheddach in Hanzing. Hallen mit dieser markanten Dachkonstruktion sorgten für besseren Tageslichteinfall. In den 1990er Jahren stieg man auf eine Stahlkonstruktion um, wie sie auch in den beiden osteuropäischen Werken verwendet wurde. In Passau, Wels, Wien und Lieboch wurde ebenfalls investiert, um mit der Nachfrage Schritt halten zu können. Investitionen in Bürogebäude mussten gegenüber den Produktionskapazitäten zurückstehen.

Parallel wuchsen die Dienstleistungen, welche die Kernkompetenzen der Niederlassungen darstellen. Zu Wartung und Reparatur kam 1982 der Ersatzteilverkauf, der von einem eigenen Netz von Außendienstmitarbeitern betreut wurde. 1984 waren im gesamten Unternehmen mehr als 500 Mitarbeiter beschäftigt. Die Mitarbeiterzahl hat sich innerhalb von zehn Jahren bis 1994 noch einmal auf etwa 1.000 verdop-

pelt. Zu einer Auftragsexplosion in Österreich, wie es das Unternehmen bisher noch nicht erlebt hatte, kam es 1988. 1994 gelang es Schwarzmüller schließlich bei gezogenen Nutzfahrzeugen Marktführer in Österreich zu werden.

Mittlerweile – schon als Folge der Investitionen in Osteuropa – war ein beträchtlicher Exportanteil zu verzeichnen. 35 Prozent der Fahrzeuge gingen nach Deutschland, die Schweiz, Frankreich, Italien, Ungarn, Tschechien, die Slowakei, Polen, aber auch in den arabischen Raum und einige afrikanische Länder. Für letztere Länder gaben Kooperationen mit MAN, Mercedes und Steyr den Ausschlag. Zugmaschinen wurden mit Anhängern oder Aufbauten verkauft, Finanzierungsangebot inklusive. Es handelte sich um Sonderfahrzeuge wie Kippaufbauten, Wassertanks oder verstärkte Plateaufahrzeuge.

In fünfter Generation übernahmen 2005 die beiden Cousinen Beate Paletar und Manuela Hasenberger-Schwarz Müller die Verantwortung für das längst internationale Unternehmen Schwarzmüller.



Das Fahrzeugportfolio **wächst mit**

Die steile wirtschaftliche Aufwärtsbewegung hatte eine dynamische Entwicklung des Fahrzeugportfolios zur Folge. Steigende Transportvolumina in allen Wirtschaftssektoren ließen nicht nur die Produktionszahlen steigen, auch die Bandbreite der Fahrzeuge wuchs ständig. Schwarzmüller entwickelte aus einem einzigen Fahrzeugtyp ein Komplettangebot von Nutzfahrzeugen.

Bis in die späten 1980er Jahre zählten der klassische Plateau- und Kippanhänger mit zwei oder drei Achsen sowie dazu passenden Aufbauten zu den Bestsellern bei Schwarzmüller. Ergänzt wurden sie vom 3-Seiten-Kipp-Sattelanhänger, der seit den 1970er Jahren produziert wurde. Letzterer galt als wichtiges Universalfahrzeug für die Baubranche, Spezialfahrzeuge waren damals noch eher die Ausnahme. Diese Produkte galten als unverwundlich, weil sie extrem stabil und robust ausgelegt waren. Noch heute kommen einzelne Fahrzeuge aus dieser lange zurückliegenden Epoche zum Hersteller zurück, der sie bei Neukauf in Zahlung nimmt. In dieser Periode entwickelte sich der Ansatz weiter, Fahrzeuge nach Maß zu bauen, um sie an die jeweilige Einsatzumgebung anzupassen und die Leistungsfähigkeit zu steigern. Ein Prinzip, das Schwarzmüller auch heute – unter industriellen Produktionsbedingungen – seinen Kunden garantiert.

Die Kippfahrzeuge wurden in den Anfängen mit diversen Kippmechanismen gebaut. Es gab Seilzug-, Zahnstangen- und

Luftkipper, bis sich schließlich der hydraulische Kippmechanismus durchsetzte. Schwarzmüller konstruierte ab 1981 Kipper mit Breitspurfahrwerk und Einzelbereifung. Zum außen liegenden Fahrwerksrahmen kam ein innen liegender Kipprahmen, wodurch die Kippstabilität deutlich verbessert werden konnte. Diese Neuerung führte zu einem regelrechten Verkaufsschub, insbesondere von Kippanhängern und 3-Seiten-Kipp-Sattelanhängern. Weitere Innovationen in dieser Zeit waren die Einführung der Zentralachs-Kippanhängers und von Schnellwechsellanlagen für Kippaufbauten, um einen LKW zum Beispiel als Kippaufbau oder als Betonmischer einsetzen zu können.

Der nächste große Meilenstein folgt 1998: Neue Rundmulden aus Stahl oder Aluminium ersetzten die Rund- und Schrägspantenmulden. In den Jahren 2001 bis 2006 wurden schließlich die heute gängige Segmentmulde – wiederum in Stahl- oder Aluminium-Ausführung – entwickelt, bei der mit unterschiedlicher Wandstärke gearbeitet werden konnte. Alle Bauteile, Zubehör und Handling wurden laufend weiter optimiert und so der Ruf begründet, dass Schwarzmüller Kipper die besten ihrer Klasse sind. Erst viel später, im Jahr 2014, wurde mit der Thermomulde jene Innovation aus der Taufe gehoben, die den Erfolg des Unternehmens in Deutschland mitbegründete.

Ein weiterer Fahrzeugtyp entwickelte sich mit dem Boom der Bauwirtschaft und der sich verändernden Baumaschinen: der Tieflader. Für den Transport immer größerer und schwerer Maschinen benötigten die Tiefladefahrzeuge Verbreiterungen oder Radmulden. Wichtig waren die Auffahrts-



In der Zeit des Wirtschaftswunders vertrauten erfolgreiche österreichische Marken auf die Leistungsfähigkeit der Schwarzmüller Fahrzeuge. Der Nahrungsmittelhändler A&O ist in der Zwischenzeit in der Nachfolgeorganisation Nah&frisch aufgegangen. Die Molkerei Schärldinger ist immer noch ein führendes Unternehmen ihrer Branche.



DIE INTERNATIONALE EXPANSION

Die Entwicklung der wichtigsten Fahrzeugfamilien zwischen den 1950er und den 1990er Jahren.



Kipper, 1968



Tiefflader, 1969



Kipper, 1987



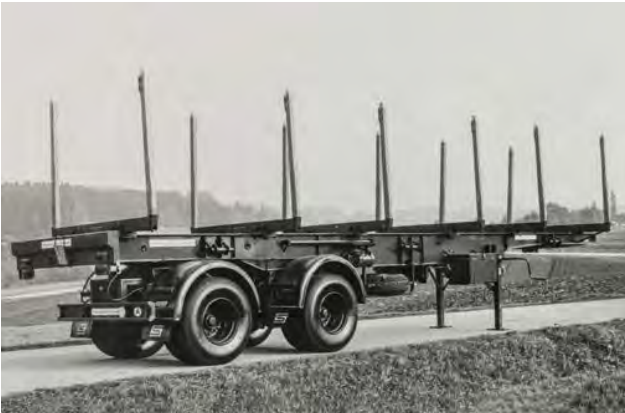
Tiefflader, 1988



Kipper, 1999



Tiefflader, 1996



Holzrungen, 1980



Plateau, 1964



Holzrungen, 1986



Plateau, 1985



Holzrungen, 1998



Plateau, 1999

bohlen sowie eine anwenderfreundliche Ladungssicherung. Und schließlich mussten Tieflader auf Baustellen wie auf der Straße gut und sicher gefahren werden können.

Eine lange Geschichte bei Schwarzmüller haben Fahrzeuge für den Holztransport. Schon in den Anfängen im 19. Jahrhundert wurden sie für den Einsatz mit Pferdefuhrwerken hergestellt. Die Holzfahrzeuge wurden laufend an die Anforderungen der Holzwirtschaft angepasst. Es wurde nicht nur Rundholz, sondern auch Schnittholz transportiert. Darüberhinaus mussten die Fahrzeuge im Wald ebenso einsetzbar sein wie auf der Straße. Dabei galt es zwischen der Robustheit des Fahrzeuges und der höheren Zuladung durch geringeres Eigengewicht abzuwägen. Es gelang Schwarzmüller immer wieder, optimale Lösungen zu entwickeln – bis heute eine Kernkompetenz des Unternehmens. Ein markanter Entwicklungsschritt beim Holztransport war der Einsatz von mobilen Kränen bis hin zum Rollkran, der sich über die gesamte Ladefläche bewegt. Die Palette der Holzfahrzeuge erweiterte sich in den Zeiten des Wirtschaftswunders von Aufbauten und Anhängern bis zu Sattelanhängern.

1966 startete mit einem Stahl-Aufsetztank die Produktion von Tankwagen. Ab 1967 wurde mit Tankfahrzeugen aus Aluminium experimentiert, in den 1980er Jahren kamen diese als selbsttragende Konstruktion für den Transport von Mineralölen auf den Markt. Die Bauweise in Doppelkeilform wurde 1975 eingeführt und im Jahr 2000 zum Zylinder-Doppelkeil weiterentwickelt. Diese Konstruktion wird bis heute angewandt, weil sie eine rasche und restlose Entleerung

erlaubt. Schon in den 1970er Jahren erweiterte Schwarzmüller dieses Segment und stellte auch Flugfeldbetankungsfahrzeuge her. Es gelang dem Unternehmen immer wieder, große Einzelaufträge an Land zu ziehen. Tankfahrzeuge gingen zum Beispiel nach China und Venezuela, Thailand oder Saudi-Arabien. Führende Mineralölhändler zählen zu den wichtigen Kunden, mit denen es seit Jahrzehnten Geschäftsbeziehungen gibt.

Die Aluminium-Tank-Sattelanhänger von Schwarzmüller sind ein absolutes Premiumprodukt und in der Fertigungstechnik entsprechend aufwändig. Die gesamte Kapazität im Tankbau wird aktuell auf diese Produkte konzentriert, weil sie am Markt nahezu konkurrenzlos sind.

Neben den Kippfahrzeugen waren die Plateaufahrzeuge, vor allem als 3-Achs-Sattelanhänger, für den Fernverkehr das wichtigste und am schnellsten wachsende Segment im Portfolio von Schwarzmüller. Das galt besonders in der Phase der Osterweiterung ab 1990, weil in den ehemaligen kommunistischen Ländern dieser Fahrzeugtyp stark nachgefragt wurde. Aber auch davor gab es in diesem Segment bei Schwarzmüller richtungsweisende Entwicklungen. 1980 entstand der erste kranbare Sattelanhänger, der für die Bahnverladung im kombinierten Verkehr ausgelegt war. Ab 1982 kam die Schwarzmüller Anhängerlenkung SAL zum Einsatz. Sie ermöglichte einen Laderaumgewinn, weil der Abstand zwischen Aufbau und Anhänger verschiebbar wurde. Ab 1990 setzte man bei Schwarzmüller die in England erfundene Schiebpläne (Curtainsider) ein, durch die sich die Fahrzeuge viel schneller öffnen und entladen ließen. Zusammen

mit dem Schieberdeck wurde dies zur heute gängigen Planenausführung. Diese Konstruktion hatte zur Voraussetzung, dass immer mehr Länder ihre Zollschranken beseitigten. Denn ansonsten hätten die Anhänger weiterhin mit Bordwänden und Planen ausgestattet werden müssen, um die Zollverschlüsse anbringen zu können.

Eine herausragende Rolle spielen die Plateaufahrzeuge bei der Entwicklung des Leichtbaus im Hause Schwarzmüller. Das geringere Eigengewicht wird durch Konstruktion und Materialauswahl erzielt. Vor allem in der Metallverarbeitung des

Rahmens steckt viel von jenem Know-how, das Schwarzmüller auszeichnet. Mitte der 1980er Jahre begann man mit dieser Produktion und erreichte rasch eine Alleinstellung. In den 1990er Jahren wurden diese Erkenntnisse bei Sattelanhängern für den Transport von Stahlrollen (Coil) und als Mega-Ausführung umgesetzt. Letztere optimierten die Fahrzeug-Innenhöhe, um den Laderaum zu vergrößern. Bis heute zählen Leichtbau-Sattelanhänger zu den wichtigsten Produkten im Portfolio von Schwarzmüller. Immer wieder gelingt es dem Unternehmen, das leichteste Fahrzeug seiner Klasse auf den Markt zu bringen.



Tank, 1969



Tank, 1990



Tank, 2003



Produktion in Hanzing: Zuschnitt in der Blechbearbeitung (1972).

Gesetzliche Vorschriften wie die Einführung von ABS ab 1991 und sich verändernde maximale Abmessungen beeinflussten immer wieder die Konstruktion der Plateaufahrzeuge. So veränderte sich mit dem EU-Beitritt 1996 die maximale Länge der Anhänger von 15,5 um einen Meter auf 16,5 Meter.

Innovationskraft als starker Antrieb

Durch Kundennähe, technischen Erfindergeist und handwerkliche Fertigkeiten zählt Schwarzmüller seit den 1980er Jah-

ren zu den anerkannten Innovatoren im nationalen und internationalen Nutzfahrzeugbau. Dabei stand weniger die technologische Entwicklung aus Erkenntnissen der Grundlagenwissenschaft als die anwenderorientierte Lösung mit technischen Mitteln im Vordergrund. Dennoch erwies sich Schwarzmüller immer wieder als First Mover. Das gilt für den Leichtbau ebenso wie für den Einsatz von Werkstoffen wie Hardoxstahl oder Aluminium. Die Basis bildete eine Unternehmenskultur, in der Kompetenz gefordert und Leidenschaft für technische Lösungen gefördert wurden. So entstanden Fahrzeuge, die in ihrer Klasse immer zu den Besten zählten und den Ruf des Unternehmens als Hersteller von intelligenten Fahrzeugen begründeten.

Nicht nur bei den Fernverkehrsfahrzeugen experimentierte Schwarzmüller mit dem Leichtbau. 1985 kam beispielsweise ein Leichtbau-Kipper auf den Markt. Ansatzpunkt war der Fahrzeugrahmen, bei dem aufgrund der überlegenen Metallverarbeitung Eigengewicht eingespart werden konnte. Schwarzmüller suchte immer einen Ausgleich zwischen geringem Eigengewicht und hoher Stabilität. Denn nur diese Kombination ergibt ein Fahrzeug, das im Einsatz optimal funktioniert. Früh begann man, Aluminium auch im Rahmen zu verbauen. Zuerst wurde aus diesem Material ein leichtes Bordwandsystem mit innovativen Verschlüssen entwickelt. Es schuf die Basis für die hohe Kompetenz im Aluminiumbau. In vielen Produktbereichen bietet Schwarzmüller Alu-Varianten oder sogar Vollalu-Fahrzeuge an. Bei Kipp-Sattelan-

hängern konnten beispielsweise bis zu 800 Kilogramm Gewichtersparnis gegenüber einem herkömmlichen Fahrzeug erreicht werden.

In den 1990er Jahren erhielt das Thema Leichtbau plötzlich große Bedeutung. Im europäischen Fernverkehr wurden strenge Gewichtskontrollen häufiger, die Nachfrage nach gewichtsoptimierten Fahrzeugen stieg. Der erste Sattelhänger von Schwarzmüller unter sechs Tonnen Eigengewicht wurde zur Marktsensation. Ab 1997 investierte Schwarzmüller konsequent in die Leichtbauweise und erreichte für einige Zeit ein Alleinstellungsmerkmal. Noch heute kann der Anwender davon ausgehen, dass Schwarzmüller die optimale Kombination von geringem Eigengewicht und hoher Stabilität anbietet.

Schweißnähte am Fahrzeugrahmen (hier in den 1970er Jahren) sind hochwertige Qualitätsarbeit, die die Leistungsfähigkeit des gesamten Fahrzeuges beeinflussen.





Tankbau ist seit den 1970er Jahren ein bedeutendes Geschäftsfeld. Die Tankfahrzeuge von Schwarzmüller sind mittlerweile konkurrenzlos in ihrem Qualitätslevel.

Die Zeichentische der Fahrzeugkonstruktion wurden in den 1990er Jahren sehr rasch von Computern verdrängt.



Immer wieder gelang es Schwarzmüller, Neuentwicklungen für einzelne Baugruppen auf den Markt zu bringen. Ein Highlight in den 1980er Jahren war die Schwarzmüller Anhängerlenkung SAL, eine 1-Achs-Baustellenlenkung für den 3-Seiten-Kipp-Sattelanhänger und den Zentralachs-Kippanhänger. 1982 wurde der erste SAL-Anhänger mit Schwarzmüller Anhängerlenkung produziert.

Der Unterschied der Schwarzmüller Fahrzeuge liegt oftmals in innovativen Details der Konstruktion oder der Ausstattung, durch die sie einzigartig werden. Ein Beispiel liefert der Mega-Plateau-Sattelanhänger, bei dem die geringe Rahmenhöhe von 40 Millimetern eine Innenhöhe von drei Metern ermöglicht, ohne dass die gesetzliche Außenhöhe von vier Metern überschritten wird. Das wird von der Automobilindustrie geschätzt.

Ein anderes Beispiel stammt aus dem Kipperbau. Mit der „Bordmatic“ wurde eine hydraulisch klappbare Seitenwand entwickelt, die nicht nur den Komfort, sondern auch die Arbeitssicherheit des Fahrers steigerte.

Auch die Konstruktion musste einen großen Schritt tun, um die stark steigenden Aufträge bewältigen zu können. Bereits 1984 wurden Computer in der Verwaltung eingesetzt, 1992 wurde schließlich in Hanzing das erste 2D-CAD-System in Betrieb genommen, das die traditionellen Zeichenbretter rasch verdrängte. 2001 wurde der erste 3D-CAD-Arbeitsplatz eingerichtet, bis 2006 waren alle Arbeitsplätze auf das neue System umgestellt.

Schwarzmüller konzentrierte seine Innovationskraft nicht nur auf die Entwicklung der Fahrzeuge, sondern suchte ständig nach neuen Wegen zur Optimierung der Produktion. Hierbei stand das Schweißen im Fokus – nach wie vor eine der Kernkompetenzen des Unternehmens, das auf Nieten und Bolzen weitgehend verzichtet.

Ein erster Schritt zur Automatisierung war Anfang der 1970er Jahre eine Unterpulver-Schweißanlage für die Längsträgerfertigung und eine Jet-Line-Schweißanlage für Tankböden, die heute noch im Einsatz ist. In den 1980er und 1990er Jahren folgte die erste Durchlaufstrahlanlage sowie eine automatisierte Bordwandfertigungsanlage samt Bordwandlackieranlage. Kurz vor der Jahrtausendwende wurde 1999 der erste Schweißroboter für Fahrgestellrahmen eingesetzt. Zuerst wurden diese Schritte der Automatisierung und Qualitätsverbesserung in Hanzing umgesetzt, dann folgten die Werke in Dunaharaszti und Žebrák. Mittlerweile können alle Standardfahrzeuge vollautomatisiert geschweißt werden.

Bei der Lackierung der Fahrzeuge wurde in allen Produktions- und Servicebetrieben immer auf höchsten Korrosionsschutz und langlebige Decklackierung Wert gelegt. Die Investition in eine neue Lackieranlage für Fahrgestellrahmen im Jahr 2001 in Hanzing wurde vom Fraunhofer Institut begleitet, um die beste Lösung gemäß den neuen gesetzlichen Vorgaben bezüglich Umwelt und Lackmaterial zu finden.

1990–2005

Die Expansion nach Osteuropa

Nach dem Zusammenbruch der kommunistischen Staaten in Zentral- und Osteuropa 1990 entwickelte Schwarzmüller rasch seine Strategie für die entstehenden Märkte vor der eigenen Haustür. Die geographische Sonderstellung Österreichs, die von der Randlage zum Ostblock nun zur zentralen Achse zwischen Ost- und Westeuropa wurde, schuf dafür optimale Voraussetzungen. Der wirtschaftliche Aufholprozess war ohne eine massive Motorisierung für den Warentransport nicht machbar.

An den jungen Oststandorten konnte Schwarzmüller günstiger produzieren und optimale Bedingungen für den Absatz in den neuen Märkten schaffen. Wie die heute führende Marktposition in Ungarn und Tschechien verdeutlicht, ist dieses Vorhaben gelungen. Schwarzmüller vertraute in den neuen Märkten immer einem Management, das aus den Ländern selbst kam und nicht aus Österreich entsandt wurde.

Ungarn:

Wo alles begann

Jozsef Cziegler, der spätere Geschäftsführer in Ungarn, stand seit 1987 mit Wilhelm und Egon Schwarzmüller in Verbindung. Man hatte sich auf der Welser Messe kennen gelernt, Cziegler sollte im Namen einer staatlichen ungarischen Außenhandelsfirma Exportmöglichkeiten für Fahrzeuge und LKW ausloten. Die Brüder Schwarzmüller zeigten daran kein Interesse. Also bot Cziegler den beiden an, Fahrzeugkomponenten in Ungarn zu fertigen und nach Österreich zu exportieren. So entstand die Geschäftsbeziehung. Wilhelm Schwarzmüller wollte auch Fahrzeuge nach Ungarn verkaufen, was zu der Zeit gesetzlich nicht möglich war. Es gab in Ungarn kurioserweise vier Stahltankfahrzeuge von Schwarzmüller, die 1985 und 1986 für den Biertransport angeschafft worden waren. 1989 änderte sich die Lage,



In Ungarn eröffnete nahe Budapest 1993 das erste osteuropäische Werk.
Es wurde in mehreren Bauetappen erweitert.

jetzt wurden private GmbHs als Joint Venture mit einem ungarischen Teilhaber erlaubt. Schwarzmüller nutzte diese Chance sofort und gründete Ende 1989 ein Gemeinschaftsunternehmen mit Import- und Exportgenehmigungen, um die Türen für Schwarzmüller Fahrzeuge zu öffnen. Cziegler übernahm im neuen Unternehmen 50 Prozent und wurde Geschäftsführer.

Das junge Unternehmen bezog zuerst ein Mietbüro mit kleinem Lager in Budapest. Cziegler und Wilhelm Schwarzmüller suchten bald nach einem geeigneten Standort, an dem das Büro, der Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen sowie eine Werkstatt untergebracht werden konnten. Die Produkte kamen gut an, die Kunden waren Privatunternehmen aus dem Transport- und dem Treibstoffgewerbe sowie aus der Bauwirtschaft. Im ersten vollen Geschäftsjahr wurden etwa 50 Fahrzeuge verkauft, die aus Österreich bezogen wurden.

Gewerbliche Bestandsimmobilien waren damals wenig interessant. Deshalb fiel die Entscheidung zugunsten eines Neubaus, in

dem auch Neufahrzeuge hergestellt werden konnten. Ein geeignetes, vier Hektar großes Grundstück wurde Ende 1991 von einer Kolchose in Dunaharaszti, rund 20 Kilometer südlich von Budapest, gekauft. Es lag in einem unbebauten Gebiet, ohne Erschließung, aber an der neuen Autobahn nach Budapest. Ein Jahr verging, bis das gekaufte Grundstück aufgeschlossen war, die Baubewilligung vorlag und mit dem Bau begonnen werden konnte. Der erste Bauabschnitt mit 5.000 Quadratmetern Nutzfläche wurde im März 1993 bezogen. Neben den Büros im ersten Obergeschoß wurden im Erdgeschoß die Grundlagen für die Produktion und die Servicewerkstätte, zum Beispiel Bremsprüfstand, Lackierkabine oder Strahlanlage, geschaffen. Dafür waren der technische Leiter und zehn Arbeiter neun Monate lang im Mutterwerk geschult worden. Die ersten in Ungarn gefertigten Fahrzeuge konnten im Dezember 1992, also noch vor der Fertigstellung des Gebäudes, ausgeliefert werden. Es handelte sich um einfache Produkte wie LKW-Aufbauten und Wechselbrücken. Parallel produzierten ungarische Partner wie Budamobil – bis heute ein wichtiger Zulieferer – und HODGEP Fahrzeugteile für das Mutterwerk in Österreich. Die nächsten Schritte erfolgten rasch. Ein Jahr später wurde die zweite Halle in Betrieb genommen. Bis 2016 wurde das Werk in fünf Bauabschnitten auf 54.000 Quadratmeter Nutzfläche ausgebaut.

Ab Ende 1995 wurden in Ungarn Komplettfahrzeuge hergestellt. Es handelte sich vor allem um Plateau-Sattelanhänger, die im Land verkauft werden konnten und bald auch in andere vormals kommunistische Länder exportiert wurden. Schwarzmüller hatte

Durch den frühen Start mit einem eigenen Werk stieg die Bedeutung von Schwarzmüller auf dem ungarischen Markt.





Alu-Segmentmulden sind spezielle Leichtbaufahrzeuge für die Bauwirtschaft, die im ungarischen Werk hergestellt werden.

sich nun endgültig in Ungarn etabliert und spielte gegenüber den westeuropäischen Mitbewerbern wie Schmitz und Kögel, die ebenfalls schon dort waren, einen großen Vorteil aus: Man war mit einem vollwertigen Standort und nicht nur mit einer Vertriebsniederlassung vertreten. Das hieß, Schwarzmüller schuf von Beginn an Arbeitsplätze. Diese Tatsache machte bald den Nachteil wett, dass der österreichische Anbieter in Ungarn davor unbekannt war. Seit 2019 ist Schwarzmüller sogar Marktführer bei gezogenen Nutzfahrzeugen in diesem Markt.

Tschechien: Der zweite Streich

Mit ähnlichen Plänen näherte man sich dem nächsten Markt, der damaligen Tschechoslowakei. Hier begann der Aufbau von Geschäftsbeziehungen mit einem Verkaufsbüro. Ein Produktionsstandort war zu Beginn nicht geplant. Der spätere Geschäftsführer Petr Hobl wurde 1992 als selbständiger Verkäufer engagiert. Er

war gelernter Konstrukteur, der auch an der Universität Pilsen tätig gewesen war, nun aber die Chancen der Privatisierung nutzen wollte.

Noch im selben Jahr wurden in der Tschechoslowakei mehr als 100 Fahrzeuge aus dem Werk Hanzing verkauft. Die Qualität der Konkurrenzprodukte aus den dortigen Staatsunternehmen war schlecht, von ausländischen Herstellern im Fahrzeugbau war nur Volvo vertreten. Schwarzmüller trat mit dem Versprechen an, praktisch unzerstörbare Fahrzeuge zu liefern. Durch eine intensive Kundenbetreuung, in die selbst die Eigentümer einbezogen wurden, konnte man immer besser auf diesem Markt Fuß fassen. Der rasche Erfolg führte

1993 zur Gründung eines Schwarzmüller Standortes. Petr Hobl wurde zum Geschäftsführer berufen, der Unternehmenssitz war in Pilsen.

Die Expansion nach Osten hatte Rückwirkungen auf den Stammsitz Hanzing in Freinberg. Die Organisation wuchs nun noch schneller und musste sich völlig neuen Herausforderungen stellen. 1989 waren in Hanzing 440 Personen beschäftigt, zehn Jahre später 880, was den heutigen Dimensionen entspricht. Für die Beschäftigten des traditionsreichen Familienunternehmens waren das neue Bedingungen. Teilweise fürchtete man, den eigenen Arbeitsplatz an billigere Konkurrenz aus Osteuropa zu

Tschechien ist das zweite osteuropäische Werk der Schwarzmüller Gruppe.





In Žebrák stellt Schwarzmüller seine gesuchten Stahlkipper her.

verlieren. Für ausländische Arbeitskräfte wurde während der Einschulung, die monatelang dauerte, keine offizielle Arbeitserlaubnis erteilt. Einmal griff deswegen sogar die Polizei ein.

Auch in Tschechien sollte aufgrund des Erfolges ein Produktionsstandort aufgebaut werden. Wie in Ungarn wurde mit den Investitionen vor Ort unterstrichen, dass sich Schwarzmüller in diesem Markt etablieren wollte. 1995 wurde in Žebrák, einer Industriezone nahe Prag an der Autobahn Prag-Pilsen-Nürnberg-Paris, von Landwirten zwei Hektar Grund gekauft. Da die Stadtgemeinde an diesem Standort eine Bebauung innerhalb von zwei Jahren vorschrieb und einige Käufer diese Bedingungen nicht erfüllten, ergriff Schwarzmüller immer wieder die Gelegenheit und stockte seine Flächen auf letztendlich elf Hektar auf.

Mit dem Bau der ersten Halle wurde 1996 begonnen. Sie enthielt die Grundbausteine der Produktion, unter anderem die Rahmenherstellung, die Lackierung sowie eine Eichenlage für Tankfahrzeuge. Daneben entstand ein Bürogebäude mit zwei Ge-

schoßen. Beide wurden im Dezember 1997 eröffnet. Im kommenden Jahr wurden knapp 200 Fahrzeuge hergestellt, aber 300 Stück verkauft. Hauptprodukt war in den 1990er Jahren ähnlich wie in Ungarn der Plateau-Sattelanhängler, wobei die Rahmen mit ihren komplizierten Schweißarbeiten aus dem Werk Hanzing eingeführt wurden. Bald fiel die strategische Entscheidung, im nun dritten Werk der Schwarzmüller Gruppe vor allem Kipper aus Stahl zu erzeugen. Das Werk in Žebrák wurde in drei weiteren Baustufen auf 31.000 Quadratmeter Produktionsfläche ausgebaut. Schon 1993 hatten sich Tschechien und die Slowakei getrennt, wo in der Folge eine eigene Schwarzmüller Vertriebsorganisation entstand. In beiden Ländern eroberte Schwarzmüller 2020 letztendlich die Marktführerschaft.

Die Internationalisierung wird vorangetrieben

Auch nach Polen gab es Geschäftskontakte, weil dorthin Neufahrzeuge aus Ungarn exportiert wurden. Mit Remocar wurde aus einem Kunden schließlich ein Partner, der den Vertrieb von Schwarzmüller Fahrzeugen im polnischen Markt übernahm. Später entstand auch hier ein eigener Schwarzmüller Standort. Polen ist heute eine der Zukunftsregionen der Schwarzmüller Gruppe. Die Marktanteile sind in wenigen Jahren um mehr als die Hälfte gewachsen. Im zweitgrößten Fahrzeugmarkt Europas punktet der österreichische Premiumhersteller mit maßgefertigten Transportlösungen, die als Nischenprodukte gefragt sind.



Die verbrauchsintensive Fahrzeuglackierung im Mutterwerk Hanzing gewinnt den Großteil ihrer Energie aus der Abluft der Anlage zurück.





Die internationale Organisation der Schwarzmüller Gruppe umfasst 21 Länder, 17 werden über eigene Standorte bearbeitet.

Die Schwarzmüller Gruppe gründete ab 2000 weitere Standorte in Osteuropa. In Serbien, Slowenien, Bulgarien, der Ukraine, Bosnien-Herzegowina und Kroatien entstanden Verkaufsniederlassungen; in Rumänien entstand zusätzlich ein Servicewerk. In der Krise von 2008/09 fand diese Expansion ihr vorläufiges Ende.

Eine voll entwickelte Arbeitsteilung zwischen den drei Produktionswerken gab es in den 1990er Jahren noch nicht. Sie wurde

erst in den Jahren 2013 bis 2018 umgesetzt. Hohe Kosten für den Transport der Neufahrzeuge zum Kunden sprachen immer wieder dagegen, die Standorte produzierten also ursprünglich für ihre Heimatmärkte. Der Einkauf wurde allerdings immer zentral von Hanzing aus durchgeführt. Aus Ungarn wurden schließlich Fahrzeuge auch nach Polen, Slowenien und Serbien geliefert, was in den Zielmärkten aus Imagegründen nicht immer akzeptiert wurde. Tschechien produzierte vorrangig für den eigenen Markt.

Nur Fahrzeuge, die nicht vor Ort abgesetzt werden konnten, kamen in Österreich und Deutschland zum Verkauf.

Aus dem österreichischen Marktführer wurde durch die Ostexpansion innerhalb von 20 Jahren die Schwarzmüller Gruppe gebildet, die 2021 in 21 Märkten erfolgreich tätig ist und zu den führenden Herstellern in Europa zählt. Heute wird in der Ostregion rund 40 Prozent des Absatzes generiert, der Großteil der Neufahrzeuge wird in Ungarn und Tschechien selbst hergestellt. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten arbeiten an den osteuropäischen Standorten.

Die prägenden **Gestalten: Wilhelm und** **Egon Schwarzmüller**

Die rasche Expansion nach Osteuropa und das damit verbundene starke Wachstum der Schwarzmüller Gruppe wurde von den beiden geschäftsführenden Eigentümern Wilhelm und Egon Schwarzmüller verantwortet. 1970 hatten sie die Mehrheitsanteile am Unternehmen von Vater Wilhelm sen. übernommen. Die beiden Brüder – charismatische Persönlichkeiten, die das Unternehmen mit vollem Einsatz führten – waren Vorbild und durch ihre ständige Präsenz mit allen Vorgängen eng vertraut. Die Unternehmenskultur der Schwarzmüller Gruppe ist bis heute von ihren Werten wie Handschlagqualität, persönlicher Kundenbetreuung und kompromisslosem Qualitäts-

verständnis geprägt. Das Management und die gesamte Belegschaft vertrauten auf die Führungsqualitäten der beiden.

In der Frage der Ostexpansion fanden sie zu keiner einheitlichen Linie. Der für Produktion und Technik verantwortliche Wilhelm Schwarzmüller wurde zum Steuer- mann für die neue Ausrichtung, durch die der TraditionsHersteller eine führende Rolle auf europäischer Ebene zu spielen begann. Egon Schwarzmüller, der den Vertrieb leitete, trat für bedächtiges Wachstum ein und wollte den Mittelpunkt der Produktion in Österreich belassen. Seine Vorbehalte gegenüber einer raschen Internationalisierung hat er nie abgelegt, bis er gemeinsam mit seinem Bruder 2005 in den Aufsichtsrat des Unternehmens wechselte. 2012 schieden beide auch dort aus.

Von den beiden prägenden Gestalten dieser Unternehmensepoche gibt es zahlreiche Anekdoten, die deren Charakter widerspiegeln. Mit der Internationalisierung der Schwarzmüller Gruppe machte Wilhelm Schwarzmüller sein Hobby, das Fliegen, zu einem strategischen Vorteil. Auch bei den Auslandsniederlassungen wollte er alles im Griff behalten. Er flog jede Woche zu den Werken nach Ungarn und Tschechien, um eng mit dem nationalen Management abgestimmt zu bleiben. 1991 war er in Budapest durch einen Taxistreik, bei dem alle Donaubrücken besetzt wurden, vom Flughafen abgeschnitten. Kurzerhand charterte er ein Flugtaxi auf einem kleinen Flugfeld nahe der Stadt, dessen Flugpiste nicht einmal asphaltiert war. So gelangte er auf die andere Seite der Donau und kehrte mit dem eigenen Flugzeug nach Österreich zurück.

2008–2020

Wirtschaftskrise und Neustart

Die Schwarzmüller Gruppe hatte die beiden großen Wellen wirtschaftlichen Wachstums im Nachkriegseuropa zum Aufbau eines internationalen Industrieunternehmens genutzt. Mit dem österreichischen Wirtschaftswunder gelang die nationale Verbreitung und der Aufstieg zum heimischen Marktführer. Die Ostöffnung und der damit verbundene wirtschaftliche Aufholprozess ermöglichten die rasche Weiterentwicklung des Unternehmens.

Der Aufbau transparenter Strukturen

2005 übergaben Wilhelm und Egon Schwarzmüller die operative Verantwortung an ihre Töchter Beate Paletar und Manuela Hasenberger-Schwarzmüller. Sie selbst wechselten in den Aufsichtsrat. Die neuen Geschäftsführerinnen wollten die mehr als 20 Jahre andauernde Wachstumsgeschichte fortführen, sahen sich aber auch mit der Aufgabe konfrontiert, die Unternehmensstrukturen an die veränderten Anforderungen eines internationalen Konzerns anzupassen. Die Stärke der beiden Väter hatte sich beim

intuitiven Erfassen von Geschäftschancen gezeigt. Als pragmatisch orientierte, flexible Unternehmer mit Pioniergeist versuchten sie, mit maximalem persönlichem Einsatz marktgängige Qualitätsprodukte zu entwickeln und 100 Prozent Kundennähe zu leben. Daraus war eine Erfolgsgeschichte geworden.

Das bei Umsatz und Beschäftigten um ein Mehrfaches gewachsene Unternehmen – oder besser gesagt, die verschiedenen, rasch gewachsenen Unternehmensteile, die überwiegend durch die omnipräsenten Eigentümer verbunden waren – benötigte jetzt geeignete Strukturen für Organisation, Produktion und Administration. Dieser Aufgabe widmete sich die neue Geschäftsführung. Paletar und Hasenberger-Schwarzmüller waren mit dem Unternehmen schon lange vertraut und hatten ab der zweiten Hälfte der 1990er Jahre begonnen, richtungsweisende Projekte umzusetzen. Beate Paletar hatte die Einführung eines Enterprise Resource Planning (ERP-)Systems vorangetrieben. Nach und nach wurden transparente Standards für die Produktion eingezogen, das Portfolio der Fahrzeuge geprüft und eine stringente Unterscheidung zwischen Standard und Sonderbau vorgenommen.



Hanzing: Aus der einfachen Werkstatt von 1939 ist mittlerweile die pulsierende Zentrale des gesamten Unternehmens mit 75.000 Quadratmeter Produktionsfläche geworden.



Tankfahrzeuge werden in aufwändiger Arbeit im Mutterwerk Hanzing gefertigt.

Manuela Hasenberger-Schwarz Müller kümmerte sich unter anderem um die Ostexpansion des Vertriebs. Es entstanden Verkaufsbüros in Rumänien, Bulgarien, der Ukraine, Bosnien-Herzegowina, Weißrussland und den baltischen Staaten. Die entsprechenden Organisationen in Tschechien, der Slowakei, Polen, Kroatien und Slowenien wurden weiterentwickelt. Die Geschäftsführung trieb weiters das konzernübergreifende Marketing voran.

Auf Grundlage der damit erreichten Transparenz zeigte sich durchaus Handlungsbedarf hinsichtlich der Effizienz. In der

Folge wurden die Potenziale zur Automatisierung der Produktion genutzt. Es gelang der Einstieg in die digitale 3-D-Konstruktion, auch die Kundenservices als zusätzliche Umsatzquelle wurden erweitert. Der Aufbau eines „Gesamtsystems Schwarz Müller“ war zur gezielten Weiterentwicklung des Unternehmens zu einem internationalen Konzern für die nächste Wachstumsphase gedacht. Die überarbeiteten Strukturen sollten dann allerdings zum Rettungsanker in einer Krise werden, in die Schwarz Müller wie so viele andere Industrieunternehmen im letzten Quartal 2008 geriet.

Der Einbruch: Wirtschaftskrise ab Ende 2008

Die Jahre vor der Krise waren von einer extremen Hochkonjunktur im Transportwesen gekennzeichnet. Es konnte praktisch alles abgesetzt werden, der limitierende Faktor waren die Rohstoffe. Insbesondere hochwertiger Stahl, wie er von Schwarzmüller in großem Umfang verbaut wurde, war zum knappen Gut geworden, um das sich zahlreiche Abnehmer erbitterte Auseinandersetzungen lieferten. Einfache Einkaufsvorgänge wurden zu Bittgängen um die Zuteilung der benötigten

Mengen. Das Jahr 2007 wurde wirtschaftlich zum vorläufigen Höhepunkt in der Geschichte der Schwarzmüller Gruppe.

Die Situation veränderte sich schlagartig im November 2008. Die Auftragseingänge brachen nicht nur ein, es kam zu einem negativen Auftragseingang: Die Stornierungen übertrafen die Bestellungen. Auf dem Hof der Werke sammelten sich immer mehr Neufahrzeuge, die zwar bestellt, aber nicht mehr abgeholt wurden, um sie nicht bezahlen zu müssen. Hatte es 2008 noch auftragsstarke Monate gegeben, schlug die Krise im kommenden Jahr umso härter zu. Der Umsatz der Gruppe ging um 65 Prozent zurück. So viel hatte 2007 das Mutterwerk alleine erwirtschaftet.



Aluminiumtanks von Schwarzmüller stellen die absoluten Topprodukte in diesem Segment dar.



Die Fließproduktion bei Schwarzmüller ist seit 2018 durchgängig Computer gesteuert. Diese Sequenzierung hat die Lieferzeiten reduziert und die Effizienz gesteigert.





150 verschiedene Fahrzeugtypen fordern höchste Fachkompetenz.

Nun musste die Geschäftsführung zu umfangreichen Maßnahmen greifen, die umso schmerzhafter waren, weil niemand bei Schwarz Müller je eine derart dramatische Situation erlebt hatte. Zuerst wurden die Leasingarbeiter reduziert, insgesamt mehr als 100 Personen, dann die Auslagerungen in die eigenen Werke zurückgeholt. Es zeichnete sich dennoch ab, dass dies nicht reichen würde. Also musste in allen Werken in die Stammelegschaft eingegriffen werden. Es kam zu Kündigungen, die auch deshalb so drastisch ausgefallen sind, weil in Österreich Kurzarbeit wegen der kostspieligen Regelungen praktisch unmöglich war. Vor allem das Festschreiben einer Behaltfrist für kurzarbeitende Beschäftigte konnte man angesichts der völlig unvorhersehbaren Auftragslage nicht riskieren.

In Osteuropa fielen zwar das 13. und 14. Monatsgehalt nicht an, allerdings gab es keine Kurzarbeit. In Ungarn reduzierte sich der Mitarbeiterstand von 420 auf 270, in der Administration wurde auf eine 3-Tage-Woche umgestellt, die Produktion arbeitete an vier

Tagen mit reduzierter Mannschaft. Hinzu kam ein deutlicher Verfall der Währung. In Tschechien wurde die Belegschaft um ein Drittel reduziert. Man versuchte, die gut ausgebildeten Mitarbeiter in der Produktion zu halten.

Eine vergleichbare Situation hatte es in der Firmengeschichte seit 1871 nicht gegeben. Gerade nachdem die Internationalisierung die stärkste Wachstumsphase ausgelöst hatte, war dieser Einbruch umso schwieriger zu bewältigen. 1974 hatte die Ölkrise zu einem Umsatzknick geführt, 2001 verspürte man die internationale Wirtschaftskrise eher als eine kurzfristige Schwankung, 2009 ging jedoch an die Substanz. Parallel zu den harten Einschnitten in den Strukturen musste der Umbau fortgesetzt werden, um die Zukunft des Unternehmens gestalten zu können.

Zum Aufbau klarer Konzernstrukturen wurden 2009 die Unternehmensanteile innerhalb der Familie neu aufgeteilt und 2010 die internationalen Gesellschaftsstrukturen bereinigt, was angesichts des jahrzehntelangen Aufbaus in Einzelgesellschaften eine enorme Aufgabe war. 2011 wurde die neue Struktur mit der Trennung der internationalen operativen Gesellschaften von der übergeordneten Holding abgeschlossen. Damit konnte auch formal der erste Konzernabschluss der Schwarz Müller Gruppe vorgelegt werden.

Auch operativ wurde man tätig. Da die Krise im Fernverkehr am deutlichsten verspürt wurde, forcierte das Unternehmen die Fahrzeuge für Bauwirtschaft und Infrastruktur. Es hatte sich über einen längeren Zeit-

raum gezeigt, dass sich dieser Wirtschaftssektor – auch aufgrund seiner Bandbreite vom Wohnbau bis zur Müllabfuhr – weniger krisenanfällig zeigte als der Fernverkehr, dessen Transportvolumina an die Konjunktur gekoppelt sind. Bei Schwarzmüller besann man sich jetzt wieder auf die eigene Stärke in diesem Fahrzeugsegment.

Als eine der ersten sichtbaren Auswirkungen wurden die im Markt gesuchten Schubbodenfahrzeuge für den Transport von Schüttgut ab 2009 selbst produziert. Heute ist dies ein rasch wachsendes Segment, in dem Schwarzmüller die Konstruktion und die Leistungsfähigkeit stark vorangetrieben hat.

Grundlagen für eine neue Strategie

Ende 2012 suchte der Aufsichtsrat nach Wegen, um die von der Wirtschaftskrise ausgelöste Abwärtsspirale zu überwinden. In der Krise hielt die Umsatzentwicklung mit dem steigenden Mitteleinsatz nicht mehr mit. Eine neue Wachstumsstrategie sollte die Wende bringen. Die beiden Eigentümerfamilien entschieden, die operative Verantwortung erstmals in der Unternehmensgeschichte einem externen Management anzuvertrauen. Beate Paletar, bis dahin verantwortlich für Produktion, sowie

Fahrzeuge für die Bauindustrie sind das am stärksten wachsende Produktsegment bei Schwarzmüller.



DIE INTERNATIONALE EXPANSION

Das Produktportfolio für Bauwirtschaft und Infrastruktur im Jubiläumsjahr 2021.



3-Achs-Thermo-Alu-Kastenmulde



2-Achs-3-Seiten-Kippsattel mit großem Radstand und 2 x 10 t Achsen



3-Achs-3-Seiten-Fernverkehr-Kippsattel mit Verdeck und Plane



3-Achs-Alu-Kastenmulde



3-Achs-Alu-Großraummulde



Zentralachs-Kippanhänger



3-Seiten-Kippaufbau auf 4-Achs-LKW



Mulden-Kippaufbau auf 4-Achs-LKW



Wechselsystem Kippaufbau und Betonmischer



2-Achs-3-Seiten-Kippanhänger



3-Achs-Segmentmulden-Kipp-Sattelanhänger



3-Achs-Thermo-Segmentmulde



3-Achs-Tele-Mega Baustoffsattel



3-Achs-Tiefladesattel mit Kröpfung und teleskopierbarem Rahmen



3-Achs-Tiefladesattel mit Auffahrampen



4-Achs-Tiefladesattel mit Auffahrampen



Tandem-Offroad-Mulden-Kippanhänger TP 22



3-Achs-Tiefladeanhänger mit Auffahrampen und gekröpftem Plateau



3-Achs-Rungenanhänger



3-Achs-Schubboden-Sattelanhängers mit Aluminiumrahmen



2-Achs-Plateauanhänger – Baustoffe



3-Achs-Baustoff-Sattelanhängers mit Lochaußenrahmen



3-Achs-Baustoff-Sattelanhängers mit spezieller Ausstattung für den Baustahlmattentransport



2-Achs-Behältertransportanhänger

SCHWARZMÜLLER 
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



Die Supertools für Ihren Erfolg

www.schwarzmueller.com

Ein prägnanter Auftritt unterstützt seit 2014 den Markenrelaunch.

die für Technik und Vertrieb zuständige Manuela Hasenberger-Schwarz Müller zogen sich in den Aufsichtsrat zurück. Die beiden Altgesellschafter Wilhelm und Egon Schwarz Müller verließen das Kontrollgremium und übten nach 35 Jahren keinen Einfluss mehr auf das Unternehmen aus.

Externes Management übernimmt das Ruder

Zum ersten CEO wurde 2013 der Niederländer Jan Willem Jongert bestellt, der bis dahin das Asiengeschäft eines deutschen Herstellers von Flurförderzeugen geleitet hatte. Er entwickelte die Grundlagen für die vom Aufsichtsrat vorgegebene Wachstumsstrategie bis zum Jahr 2020. Diese sah ein starkes Wachstum im Umsatz und eine deutliche Verbesserung des Ertrages vor. Die Ziele sollten durch eine forcierte Produktentwicklung, die Verschiebung des Portfolios hin zu Bau- und Infrastrukturfahrzeugen sowie die Eroberung europäischer Kernmärkte wie Deutschland und Polen erreicht werden. Als weitere strategische Projekte wurden der Umbau der Produktion und der Ausbau der After-Sales-Services definiert. Die Zieldaten für 2020 wurden mit 10.000 Fahrzeugen und einem Umsatz von 450 Millionen Euro festgeschrieben. Der Ausgangspunkt 2012 lag bei 6.000 Fahrzeugen und 229 Millionen Euro Umsatz. Es war also ein höchst ehrgeiziges Programm, das die Schwarz Müller Gruppe in Angriff nahm. In acht Geschäftsjahren sollten fast 100 Prozent organisches Wachstum erzielt werden.

Traditionsmarke entwickelt neue Anziehungskraft

Bei der Aufladung der traditionsreichen Marke Schwarz Müller, die sich auf die Marktführerschaft in Österreich und der Schweiz sowie auf führende Marktpositionen in Tschechien und Ungarn stützen konnte, wurden jetzt die Stärken systematisch herausgearbeitet und konsequent kommuniziert. Die auf der Qualitätsführerschaft in Konstruktion und Fertigung aufbauenden Fahrzeuge eröffnen den Kunden einen spürbaren Mehrwert bei Einsatz und Betrieb. Leichtbau, individuelle Fertigung und die enorme Bandbreite von 150 Fahrzeugtypen waren und sind dafür entscheidend. Der neue Slogan „Intelligente Fahrzeuge“ steht für dieses Versprechen: Schwarz Müller liefert Premiumprodukte, die kreativer konstruiert und besser gebaut werden. Deshalb garantieren sie mehr Nutzwert im täglichen Betrieb.



Brand Icon der Marke Schwarz Müller.

Schwarz Müller forcierte jetzt in der Unternehmenskultur jene gewachsenen Stärken, die einen Mittelständler von Konzernen deutlich unterscheiden: Handschlagqualität, persönliche Kundenbeziehung, rasche Entscheidungen und hohe Flexibilität. Beide Stärkefelder gemeinsam – überlegene Kompetenz im Fahrzeugbau und umfassende Kundenorientierung – verleihen der Schwarz Müller Gruppe ein in Europa einzigartiges Profil und machen das Unternehmen zu einem der führenden europäischen Anbieter. Die Schwarz Müller Gruppe konzentriert sich dabei auf Produktnischen in vielen Fahrzeugbereichen. Durch ihren Mehrwert sprechen die Produkte überwiegend mittelständische bis kleine Unternehmen an, die bei Transportleistungen mehr von ihren Fahrzeugen verlangen. Dieses Anforderungsprofil findet Schwarz Müller in Märkten mit entwickelter Nachfrage. Hohe Verkaufsvolumina sind dabei nicht das Ziel, angestrebt wird eine überlegene Produktqualität für eine Klientel, die diese benötigt. Vor allem in Deutschland fiel diese Positionierung auf fruchtbaren Boden. Innerhalb weniger Jahre entstand hier für die Schwarz Müller Gruppe der größte Absatzmarkt, der davor immer Österreich gewesen war.

Als „Hidden Champion“ mit hoher Leistungsfähigkeit versuchte Schwarz Müller in dieser Wachstumsphase, seine Potenziale auf 21 Märkten in Zentral- und Osteuropa konsequent zu realisieren. Die Vertriebsanstrengungen wurden deutlich ausgebaut, was zu raschen Erfolgen führte. 2015 stand die Schwarz Müller Gruppe wieder bei einem Umsatz von 310 Millionen Euro, hatte sich also innerhalb von drei Jahren um ein Drittel verbessert.

Im Leichtbau ist Schwarz Müller nicht nur ein Pionier, sondern auch aktuell einer der führenden Anbieter. Die Fahrzeuge haben aufgrund des geringeren Gewichts einen umwelttechnischen Vorteil, weil sie den Treibstoffverbrauch reduzieren.





Mit der ersten isolierten Thermomulde für eine bessere Asphaltanlieferung an die Baustelle hat Schwarzmüller 2014 einmal mehr seine Innovationskraft bewiesen.

Mit Thermomulde in Deutschland überrascht

Eine besondere Rolle bei diesem Wachstumskurs spielte, wie gesagt, der deutsche Markt. Aufgrund der Nachbarschaft zu Passau war Schwarzmüller im Nachbarland, aus dem das Unternehmen eigentlich stammt, immer präsent. Nun aber sollte dieser größte europäische Markt für Nutzfahrzeuge mit maximalem Druck bearbeitet werden. Die erste Beteiligung des Unternehmens auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 in Hannover setzte einen Meilenstein. Hier

wurden der komplett überarbeitete Ultralight-Sattelanhänger, der mit einem Eigengewicht von 4.850 Kilogramm die Leichtbau-Kompetenz unterstrich, und die völlig neu entwickelte Thermomulde für den Straßenbau präsentiert. Letztere ebnete der Schwarzmüller Gruppe durch ihre Innovationen den Weg in diesen Schwerpunktmarkt. Der Verkaufserfolg wies eindeutig in die Zukunft, denn nirgendwo sonst kann Schwarzmüller seine Performance bei komplexen Bau- und Infrastrukturfahrzeugen stärker unter Beweis stellen als in Deutschland. Dort werden inzwischen fast zwei Drittel des Absatzes in diesem strategisch wichtigsten Segment gemacht.



Neuer CEO steigert die Produktivität

2016 übernahm der aus Bayern stammende Roland Hartwig – auch er aus der Flurförderzeug-Industrie – als CEO das Ma-

nagement. Er konzentrierte sich sofort auf die Neustrukturierung der drei Werke. Die Standproduktion wurde durch eine Fließproduktion ersetzt, um individuell gefertigte Fahrzeuge in Standardlieferzeiten herstellen zu können und gleichzeitig die Effizienz zu steigern. Auf diese Weise wollte Hartwig sicherstellen, dass die für 2020 festgeschriebe-



Nur wenige Industrieunternehmen beherrschen eine sequenzierte Fließproduktion. Für das Geschäftsmodell von Schwarz Müller – hohe Vielfalt und industrielle Produktionsstandards – ist sie aber unerlässlich.

nen 10.000 Fahrzeuge mit den vorhandenen Kapazitäten und nach industriellen Standards hergestellt werden können. Weil für 150 verschiedene Fahrzeugtypen und für den hohen Anteil individuell maßgefertigter Fahrzeuge eine herkömmliche Fließproduktion nicht ausreicht, musste zusätzlich eine Sequenzierung mithilfe eines digitalen Leit-

standes eingeführt werden. Dabei errechnet der Computer für jeden Arbeitstag die optimale Abfolge der Produktion bei gegebenem Auftragsstand. Diese Form gilt als die aufwändigste und komplexeste Art der industriellen Fertigung. Sie wird nur von wenigen Herstellern überwiegend im Luxussegment angewendet. Die Anforderungen an die

Mitarbeiter, mit dieser Varianz der Prozesse zurecht zu kommen, sind extrem hoch: Facharbeiter benötigen bei Schwarzmüller eine Einarbeitungszeit von bis zu 18 Monaten.

Fast zwei Drittel der Fahrzeuge weisen bei Schwarzmüller individuelle Komponenten jenseits der Preisliste auf. Diese Maßfertigung erlaubt es, jedes Fahrzeug bei unterschiedlichen Bedingungen optimal einzusetzen. Was für den Kunden ein Vorteil ist, stellt den Produzenten vor echte Herausforderungen. Die Schwarzmüller Fahrzeuge weisen Arbeitsinhalte von 60 bis 600

Stunden auf. Sonderfahrzeuge benötigen bis zu 1.000 Stunden. Diese Komplexität zu beherrschen, dem Kunden Individualität in Standardlieferzeit zu garantieren und gleichzeitig den eigenen Aufwand zu kontrollieren – das waren die ehrgeizigen Ziele dieses Projektes.

Die Umstellung erfolgte von 2016 bis 2018, ohne den Wachstumskurs zu unterbrechen. Schwarzmüller investierte insgesamt 25 Millionen Euro in das größte Einzelprojekt seiner Geschichte. CEO Hartwig konnte Anfang 2019 Vollzug melden: Die Produk-

Individuelle Komponenten machen Schwarzmüller Fahrzeuge zu Supertools, die ihren Nutzern wirtschaftliche Vorteile bringen.





Die Niederlassung Eltmann in Franken ist einer von vier Standorten, die Schwarzmüller in Deutschland betreibt.

tion wurde bei gleichem Personalstand um 20 Prozent gesteigert. Das heißt, die durchschnittliche Durchlaufzeit reduzierte sich um ein Fünftel, die Spitzenwerte liegen bei 50 Prozent. Tausende Prozesse waren dafür überarbeitet worden. Die Kundenvorteile liegen ebenso klar auf der Hand wie der interne Nutzen: 90 Prozent der Fahrzeuge werden zum vereinbarten Termin geliefert und für maßgefertigte Fahrzeuge können Standardlieferzeiten garantiert werden.

Deutschland wird zum Fokusmarkt

Hartwig trieb mit dieser kundenorientierten neuen Produktion die Absatzerfolge auf dem deutschen Markt weiter voran. Seit 1932 gab es einen Standort in Passau, der allerdings nur regionale Bedeutung erlangte. 2018 wurde in Eltmann, in der Nähe von Bamberg, ein weiterer deutscher Standort eröffnet, um ihn zur Drehscheibe der Marktbearbeitung im Nachbarland zu ma-

chen. Neben dem Geschäft mit Neufahrzeugen bietet er die komplette Bandbreite der Schwarzmüller Services an. Darunter fallen Wartung, Reparatur und Ersatzteilversorgung, aber auch ein breites Angebot von Miet- und Gebrauchtfahrzeugen.

Schwarzmüller konnte in Deutschland seine Marktanteile innerhalb von vier Jahren verdreifachen. Die nochmalige Steigerung auf zehn Prozent wurde zur naheliegenden nächsten Zielmarke. Denn die Bau- und Infrastrukturfahrzeuge haben durch ihren Qualitätsvorsprung die Potenziale in diesem Markt noch lange nicht ausgeschöpft. 2018 jedenfalls überflügelte Deutschland mit 2.500 angemeldeten Neufahrzeugen erstmals den Heimmarkt Österreich, der in diesem Jahr mit 1.850 Stück zu Buche stand.

Portfolio verlagert sich zu Baufahrzeugen

Strategisch war mit dem Wachstumskurs eine neue Schwerpunktbildung im Portfolio verbunden. Die Neufahrzeuge bilden drei Segmente: Fernverkehrsfahrzeuge, Bau- und Infrastrukturfahrzeuge (Kipper, Tieflader, Schubbodenfahrzeuge) sowie Tank- und Sonderfahrzeuge. Die beiden letzten Gruppen zeichnen sich durch eine wesentlich höhere Komplexität aus und erzielen eine höhere Wertschöpfung. Sie stehen deshalb im Fokus der Schwarzmüller Gruppe. Die Fernverkehrsfahrzeuge unterliegen hingegen einer immer stärkeren Standardisierung, bei der Schwarzmüller seine Stärken nicht voll ausspielen kann. Deshalb

hatte man sich 2013 vorgenommen, in allen Segmenten die hochqualitativen Nischenprodukte zu forcieren.

Ursprünglich, also noch vor dem Nachkriegs-Wirtschaftswunder, dominierten Anhänger den Absatz von Schwarzmüller. Mit dem Wirtschaftswachstum veränderte sich der Bedarf. Das Zeitalter der Plateausattelanhänger brach auch bei Schwarzmüller an. Diese Tendenz verstärkte sich nochmals durch die Ostexpansion des Unternehmens. Die postkommunistischen Länder benötigten für das geplante Wirtschaftswachstum nun ebenfalls wesentlich höhere Transportkapazitäten. Mit der Wirtschaftskrise 2008/09 endete diese Phase, jedenfalls bei Schwarzmüller. Hier steuerte man mit einer Offensive bei den Bau- und Infrastrukturfahrzeugen gegen, um nicht länger von der Nachfrage des Fernverkehrs abhängig zu sein. Bei der Weiterentwicklung des Zielsegments Bau und Infrastruktur wurden nun Stärken wie Leichtbau mit Eigenschaften wie Robustheit, Langlebigkeit und extremer Einsatzfähigkeit kombiniert. Die immer weitere Differenzierung des Portfolios durch zahlreiche Kombinationen von Materialien fiel ebenso auf fruchtbaren Boden. Auch auf diese Weise lassen sich Fahrzeuge punktgenau für die jeweilige Einsatzumgebung optimieren.

Dieser Ansatz, schon ab 2009 verfolgt, rückte ab 2013 in den strategischen Fokus der Vertriebs- und Produktionsaktivitäten. Nicht nur in relativ neuen Märkten wie Deutschland, sondern auch im Heimmarkt Österreich konnten wesentlich mehr Bau- und Infrastrukturfahrzeuge abgesetzt werden. Insgesamt stieg der Anteil der Bau-

fahrzeuge an der gesamten Produktion von 36 Prozent (2012) auf 49 Prozent (2019). Im Gegenzug sind die Plateaufahrzeuge von 60 Prozent Anteil am Gesamtabsatz auf 43 Prozent im gleichen Zeitraum gefallen. Diese Entwicklung unterstreichen noch deutlicher die absoluten Zahlen. Die Baufahrzeuge verdoppelten sich von 2.200 (2012) auf 4.600 Stück (2019). Die Produktion der Fernverkehrsfahrzeuge nahm im gleichen Zeitraum nur rund ein Fünftel zu (von 3.400 auf 4.060 Stück). Diese Expansion wurde übrigens ohne jede bauliche Erweiterung erreicht.

Organisationsentwicklung **in Österreich**

Neben Produktionsumstellung und internationaler Marktbearbeitung rückte die Organisation der Gruppe in Österreich stärker in den Vordergrund. Den Heimmarkt betrachtet Schwarzmüller nach wie vor als seine Aktionsbasis. Hier muss sich bewähren, was Erfolg haben soll. Nicht nur am Hauptsitz Hanzing in Freinberg, sondern in fünf weiteren Niederlassungen forcierte das Unternehmen seit Jahrzehnten jene Kundennähe, die sich zu den wirkungsvollsten Erfolgsfaktoren entwickelte. Denn dieses Netz garantiert, dass jeder Schwarzmüller Kunde immer einen Standort in Reichweite hat. Hier spielten Reparatur und Wartung die Hauptrolle, es wurden aber auch neue Aufbauten hergestellt.

Diese gewachsene Rollenverteilung wurde ab 2017 Schritt für Schritt gestrafft. Die Niederlassung Wels spielt unter den regiona-



Die unternehmenseigene Lehrwerkstätte im Mutterwerk Hanzing gewährleistet die berufsübergreifende Ausbildung in zehn technischen Berufen.

len Standorten die Hauptrolle. Hier werden weiterhin Aufbauten produziert sowie die gesamte Palette der After-Sales-Services einschließlich der Miet- und Gebrauchtfahrzeuge angeboten. Die vier weiteren Standorte konzentrieren sich zunehmend auf Wartung und Reparatur, wofür nun mehr Zeit zur Verfügung steht.

Die Eröffnung einer eigenen Lehrwerkstätte für zehn technische Lehrberufe im Hauptwerk Hanzing im Sommer 2019 bildete einen Meilenstein für die Ausbildung von Nachwuchskräften. Die hauseigene Ausbildung hat sich als der sicherste Weg erwiesen, die Fachkräfte der Zukunft zu finden. Denn die Anforderungen bei Schwarzmüller sind hoch. Facharbeiter (und immer mehr Fach-

arbeiterinnen!) müssen in der Lage sein, an der Herstellung von 150 verschiedenen Fahrzeugtypen mitzuwirken, um die Qualitätsführerschaft des Unternehmens aufrecht zu erhalten.

Mehr als 100 Lehrlinge werden in Österreich und Deutschland, aber auch in den Werken in Tschechien und Ungarn ausgebildet. Die Anzahl soll kräftig wachsen, obwohl diese Altersgruppe kleiner wird. Deshalb will Schwarzmüller mehr bieten. In der neuen Lehrwerkstätte wird berufsübergreifend ausgebildet, neue Technologien können früh erprobt werden. Den jungen Nachwuchskräften stehen aber auch Sozialräume zur Verfügung, um schon früh ihre Vernetzung zu fördern.





Schwarz Müller ist heute einer der führenden europäischen Hersteller von Anhängern und Aufbauten.



SCHWARZMÜLLER



Zehn Einblicke

in ein internationales Industrieunternehmen

Was wir unseren Kunden versprechen.

Schwarzmüller ist einer der führenden Anbieter Europas für gezeigte Nutzfahrzeuge. Wir erzeugen und vertreiben die besten Fahrzeuge ihrer Klasse.

Unseren Kunden bieten wir eine breite Palette von mehr als 150 Fahrzeugtypen. Sie sind alle dafür ausgelegt, im Einsatz mehr Nutzen zu bringen.

Die Schwarzmüller Gruppe eröffnet neue Horizonte beim Einsatz von Nutzfahrzeugen! Bei Anhängern und Aufbauten sind wir das Premium vom Premium in Europa.

Wir sichern unseren Kunden

Mehrwertgarantie

mehr Wertschöpfung bei jedem Einsatz.

Handschlagqualität

Unsere Kundenbeziehungen beruhen auf Produktqualität ebenso wie auf Handschlagqualität.

Wir beherrschen
Komplexität in Konstruktion
und Produktion.

Komplexität

So schaffen wir individuelle
Transportlösungen für
anspruchsvolle Branchen.

International

Schwarz Müller ist der viel-
seitigste Fahrzeughersteller
Europas und in mehr als
20 Ländern vertreten.

360° Service

Wir kümmern uns um die
Fahrzeuge unserer Kunden
im gesamten Lebenszyklus.
Dabei legen wir Wert auf
persönliche Betreuung.

Maß- fertigung

Wir fertigen Fahrzeuge
nach individuellen Vorgaben
jenseits der Preisliste.
Mit geprüften industriellen
Prozessen.

Mit Garantie mehr Wertschöpfung.



Kippfahrzeug



Schubbodenfahrzeug

Die gezogene Einheit ist die Basis für die Wertschöpfung im Transport.

Längere Einsatzdauer, weniger Spritverbrauch, höhere Ladekapazität, geringere Erhaltungskosten, schnellere Manipulation und mehr Sicherheit für den Fahrer sind möglich.

Mit seinem Quality Management garantiert Schwarzmüller höchsten Output bei jeder Anforderung.



60 mehr **am Tag**
Minuten
6 Minuten Zeitgewinn pro Entladung, 10 Entladungen pro Tag

3 Wochen mehr Einsatzzeit pro Jahr
15 Minuten Zeitgewinn pro Entladung, 2 Entladungen pro Tag = 2,5 Stunden pro Woche x 50 Wochen = 125 Stunden pro Jahr entsprechen in etwa 3 Arbeitswochen

15.000 Euro mehr Umsatz pro Jahr
250 zusätzliche Fahrten pro Jahr mit 60,- Euro Umsatz

9.000 Euro mehr Umsatz pro Jahr
125 Stunden pro Jahr zu 72,- Euro/Stunde

1.792 Liter weniger Treibstoff

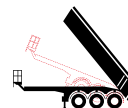
Bei Fahrzeugausführung mit Verdeck, 80.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr, 32 Liter Durchschnittsverbrauch, Jahresverbrauch 25.600 Liter 7 % Einsparung lt. Windkanalmessungen

200 Kilogramm

mehr Ladung pro Fahrt

Reduktion des Eigengewichtes um 200 Kilogramm durch Leichtbau bzw. Alurahmen

6% mehr Kippstabilität
Konstruktion mit 90 Millimeter tieferem Schwerpunkt





Plateaufahrzeug

1.000

Kilogramm
mehr Nutzlast

Durch Leichtbau
minus 1.000
Kilogramm beim
Eigengewicht

5.000 Euro
mehr
Umsatz pro Jahr

1 Tonne mehr Ladung bringt 20,- Euro mehr Umsatz, 250 Tage x 20,- Euro = 5.000,- Euro

125 Stunden
mehr
Zeit pro
Jahr
mit Quick-Slider

6 Minuten Zeitgewinn bei jedem Be- und Entladevorgang, 5 Be- und Entladungen am Tag x 30 Minuten x 5 Wochentage = 2,5 Wochenstunden x 50 Wochen pro Jahr

768 Liter
weniger
pro Jahr
Diesel

120.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr, 32 Liter Durchschnittsverbrauch, Jahresverbrauch 38.400 Liter, 2 % Einsparung



Tiefdefahrzeug

Bis zu
60
Tonnen
Nutzlast

& Schnell
& sicher

Perfekte Ladungssicherheit durch viele Zurrmöglichkeiten.

40 %
mehr Einsatzzeit

Weniger Leerfahrten durch erweiterte Einsatzmöglichkeiten aufgrund intelligenter Ausstattungsvarianten.



Tankfahrzeug

10 schneller
entleeren
Minuten

Durch die spezielle Doppelkeil-Form des Transportbehälters

13.000 Euro
mehr Umsatz pro Jahr

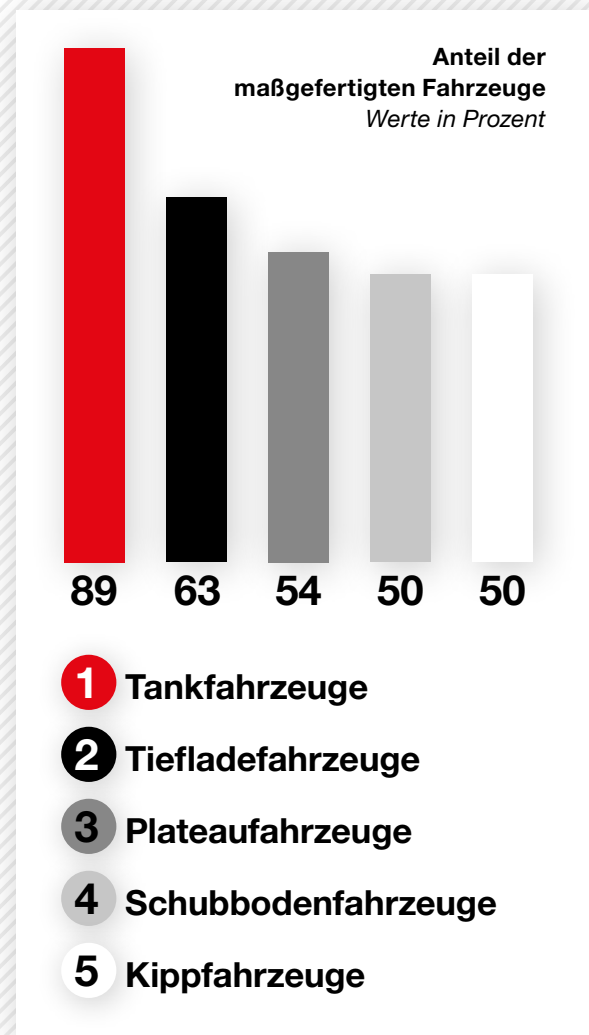
30 Minuten Zeitgewinn bei 3 Entladungen täglich = 2,5 Stunden pro Woche x 52 Wochen = 130 Stunden x 100,- Euro

100
Prozent
entleeren

Keine Restmengen bei Doppelkeil-Fahrzeugen mit geneigten Tankböden - vorne um 6,5 und hinten um 1,6 Grad

Maßfertigung nach industriellen Standards.

Zwei Drittel unserer Fahrzeuge sind nach individuellen Vorgaben der Kunden maßgefertigt. So werden sie an ihre Einsatzumgebung bestmöglich angepasst. Produktivität und Effizienz im betrieblichen Einsatz steigen. Konstruktion und Produktion weisen deshalb Komponenten auf, die in keiner Preisliste enthalten sind.



32

Rahmen

23

Zubehör



SCHWARZMÜLLER

Anteil der maßgefertigten
Fahrzeuge in den Baugruppen
Werte in Prozent



7

Mulde

21

Lackierung

17

Achsen

Was zählt?

Die Handschlagqualität!

Ihre Kundennähe hat die Schwarzmüller Gruppe in 150 Jahren Unternehmensgeschichte gepflegt. Produktqualität wird durch Handschlagqualität ergänzt, um den Kunden ein optimales Transportmittel zur Verfügung zu stellen – einen ganzen Lebenszyklus lang!

Schwarzmüller betreibt deshalb ein internationales Netz von Niederlassungen, die After-Sales-Services für jede Anforderung bieten. Durch den persönlichen Kontakt zu den Anwendern bleibt das Unternehmen immer am Puls der Entwicklung in seinen Kernbranchen.

Premium auch aus zweiter Hand

Gebrauchte Nutzfahrzeuge für jeden Bedarf.

Least sich doch ganz einfach

Intelligente Möglichkeiten der Nutzungsüberlassung für mehr Flexibilität beim Fahrzeugkauf.

Intelligenz lässt sich mieten

Die Lösung bei Spezialanforderungen oder Abdeckung saisonaler Spitzen.

Das Original kann einfach mehr

Ersatzteile mit Liefergarantie von 24 Stunden. Europaweit!



Gebraucht

Mobilitätspaket

**360°
Service**

Leasing

Werkstätte

Miete

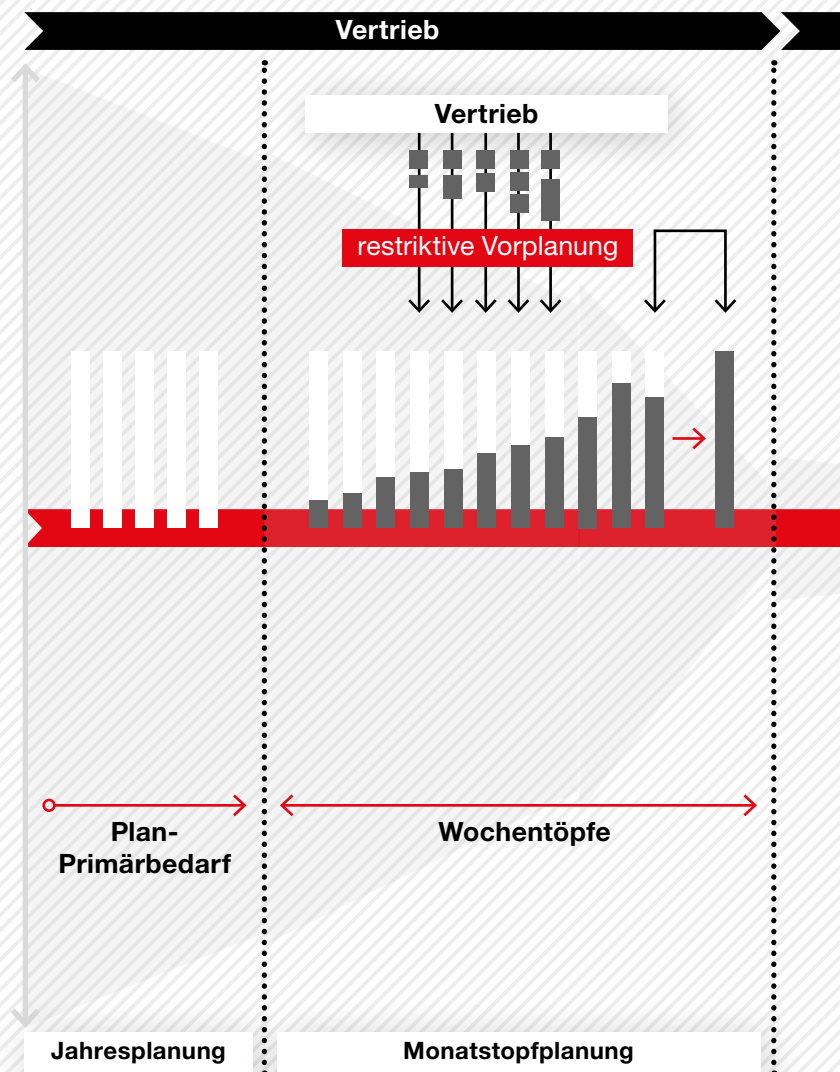
Ersatzteile

Künstliche Intelligenz steuert die Fließproduktion.

Seine breite Produktpalette stellt Schwarzmüller über eine sequenzierte Fließproduktion her. So können Standardlieferzeiten sogar für maßgefertigte Fahrzeuge erreicht werden.

Der komplette Umbau der Herstellungsprozesse wurde 2018 abgeschlossen und stellt die größte Einzelinvestition in der Unternehmensgeschichte dar. Um die optimale Fahrzeugabfolge auf allen Bändern festzulegen, rechnet jetzt der digitale Leitstand jeden Tag 144.000 Arbeitspläne durch.

Die Ergebnisse: 20 Prozent höhere Effizienz, mehr als 90 Prozent Liefertermintreue, Reduktion der Durchlaufzeiten um bis zu 50 Prozent.



Produktion

Lieferanten



Produktion



Frozen Period
4 Wochen

Frozen
Zone
2 Wochen

Tagesscheiben

Reihenfolgeplanung (6 Wochen)

- 1 Konstruktion
- 2 Teilefertigung
- 3 Rohbau
- 4 Oberfläche
- 5 Montage
- 6 Prüfung / Versand

Ein internationales Netzwerk.

Aus einer Schmiede im bayerischen Passau hat sich einer der größten Hersteller von gezogenen Nutzfahrzeugen in Europa entwickelt. Die Schwarzmüller Gruppe verfügt in ihren vier Werken über eine Produktionskapazität von rund 14.000 Fahrzeugen.

Hanzing AT

Fläche / m²

170.000

Fläche / überbaut / m²

75.000

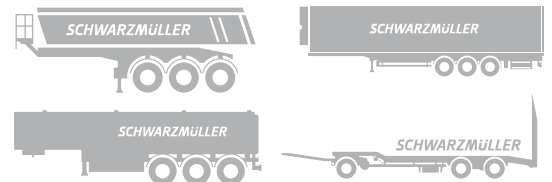
Beschäftigte

750

Produktionskapazität jährlich

3.500

Fahrzeuge



Dunaharaszti HUFläche / m²**210.000**Fläche / überbaut / m²**54.000**

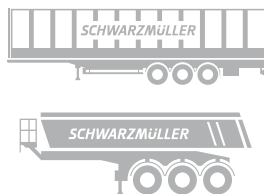
Beschäftigte

550

Produktionskapazität

6.000

Fahrzeuge

**Žebrák CZ**Fläche / m²**112.000**Fläche / überbaut / m²**31.000**

Beschäftigte

400

Produktionskapazität

2.500

Fahrzeuge

**Neustadt/Dosse D**Fläche / m²**70.700**Fläche / überbaut / m²**13.900**

Beschäftigte

250

Produktionskapazität

2.000

Fahrzeuge



Partnerschaft auf Augenhöhe.

Erfolg über Generationen hinweg ist ohne ein dichtes Netzwerk von Kunden und Partnern nicht möglich. Wir bedanken uns auf diesem Wege bei unseren treuen Wegbegleitern, die dem Hause Schwarzmüller vielfach seit Jahrzehnten verbunden sind.

»Mit Schwarzmüller haben wir einen starken und zuverlässigen High-Level-Anbieter an unserer Seite.«

[Richard Gartner, geschäftsführender Gesellschafter, Gartner KG]

»Wir schätzen Schwarzmüller als starken und verlässlichen Partner.«

[Rudolf Ober, Head of Sales & Marketing, Knorr Bremse]

»Unsere gemeinsame strategische Entwicklung basiert auf Vertrauen, Qualität und Performance.«

[Karl Haider, Chief Commercial Officer, Tata Steel Europe]

»Starke heimische Partner sind ein wesentlicher Beitrag zu unserem Erfolg. Dazu gehört auch die Firma Schwarzmüller. Wir freuen uns, ein solches Industrieunternehmen mit hochqualitativem Angebot in unserer Nähe zu haben.«

[DI Horst Felbermayr, geschäftsführender Gesellschafter, Felbermayr Holding]

»In beständig höchster Qualität stattet die Firma Schwarzmüller für uns die verschiedensten Fahrzeugeinheiten aus und entwickelt mit uns gemeinsam neue Ideen im Fahrzeugbau, nach unseren individuellen Bedürfnissen.«

[KR Franz Danninger, geschäftsführender Gesellschafter, Hofmann & Neffe GmbH]

»Wir sind stolz darauf, einen der innovativsten Trailer-Hersteller der Welt zu beliefern.«

[Christiaan Verschueren, Vice President, Trailer Systems, WABCO]

»Uns verbindet der Anspruch, ständig die Grenzen des Machbaren neu zu definieren.«

[Wolfgang Mitterdorfer, Mitglied des Vorstandes, voestalpine Steel Division]

»Ganz besonders schätzen wir die menschliche und professionelle Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Schwarzmüller.«

[Walter Bostelmann, Vorstand, Kellner & Kunz AG]

»Schwarzmüller lebt ähnliche Werte wie wir: traditionsreich und innovativ, seit mehreren Generationen am Markt und stets am neuesten Stand der Technik. Auf diese Qualität greifen wir immer wieder gerne zurück.«

Günther & Harald Reder, geschäftsführende Gesellschafter, REDER GROUP



»Als Lieferant bei Schwarzmüller gelistet zu sein, ist eine der höchsten Auszeichnungen für Aspöck.«

[Wolfgang Ahamer, Leitung Verkauf 24V/Marketing, Aspöck Gruppe]

»Wer sich bereits seit 150 Jahren am Markt behauptet, beweist unternehmerisches und fachliches Können. Das schafft Vertrauen.«

[Johannes Dettendorfer, geschäftsführender Gesellschafter, Johann Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co. KG]

»Wir gratulieren zum großen Jubiläum und danken für das Vertrauen sowie die ausgezeichnete Zusammenarbeit!«

[Alexander Geis, CEO, SAF-HOLLAND]

»Schwarzmüller zeichnet aus, dass auf Wünsche an Sonderfahrzeugen unkompliziert und rasch reagiert wird.«

[Fritz & Peter Mayer, geschäftsführende Gesellschafter, Intern. Spedition & Transport GmbH]

»Schwarzmüller ist ein anspruchsvoller Partner, der viele Innovationen bei uns vorangetrieben hat.«

[Hans-Peter Amann, Leiter Produktbereich PETRO, Bartec Benke GmbH]

»Der runde Geburtstag steht vor allem für eine loyale Partnerschaft, auf die wir noch lange bauen wollen.«

[Wolfgang Schneckenreither, geschäftsführender Gesellschafter, Zeller-Transporte Ges.m.b.H.]

Supertools für mehr Erfolg.

Es gibt solche und solche Werkzeuge. Fahrzeuge der Marken Schwarzmüller und Hüffermann zählen zu jenen Supertools, die im betrieblichen Alltag mehr leisten. Das Unternehmen hat eines der größten Portfolios unterschiedlicher Fahrzeuge entwickelt, die in anspruchsvollen Branchen eingesetzt werden. Rund 150 Fahrzeugtypen stehen zur Auswahl.

Das
vielfältigste
Sortiment
Europas!



Plateaufahrzeuge



Kippfahrzeuge



Schubbodenfahrzeuge



Tankfahrzeuge



Tiefladefahrzeuge



Behältertransportfahrzeuge



Rungenfahrzeuge



Kipp- und Plateaufbauten

Jubiläumsmulde

80 Jahre Werk Hanzing 2019

Mit dieser Jubiläumsmulde feierte Schwarzmüller das 80-Jahre-Jubiläum des Werkes Hanzing. Dieses Fahrzeug – gebaut in einer limitierten Auflage von 80 Stück – ist prototypisch für die Premiumqualität der Baufahrzeuge, mit denen Schwarzmüller aktuell sehr erfolgreich ist.



**Bediener-
freundliches
Stehpodest**



**4-Punkt-gelagerte
Kipperpresse für
höchste Kippstabilität**



**Einzigartiges Ö-Design
(mit Seriennummer; 1/80)**

**Schräger Rahmen-
gurt für tiefstmög-
lichen Schwerpunkt**

**Elektrische
Rollplane**

**Geringes
Eigengewicht
von 5.900 kg**

**Verwindungssteifer
Stahlrahmen mit
Torsionskasten und
Torsionsrahmen**

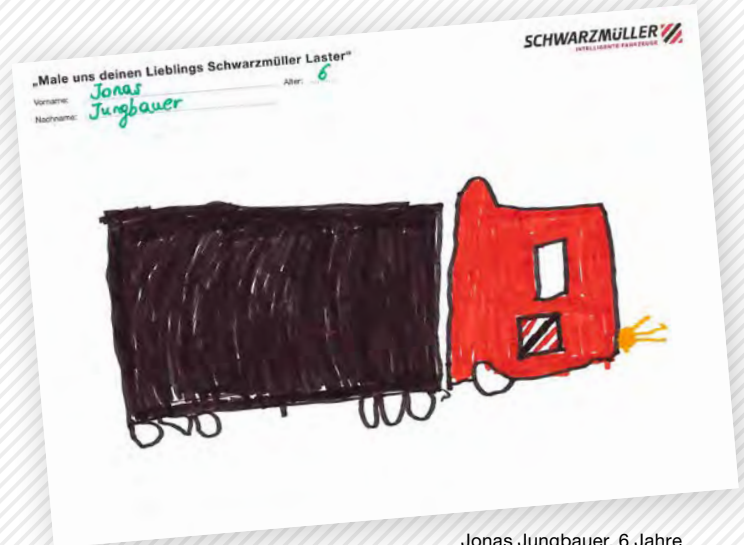
**Luftachse mit
Anfahrhilfe**

**Elektronisches
Bremsystem mit
automatischer
Absenkvorrichtung**

**3-Achs-Muldenkippsattel aus
hochfestem Leichtbaustahl**

Was wird die Zukunft bringen?

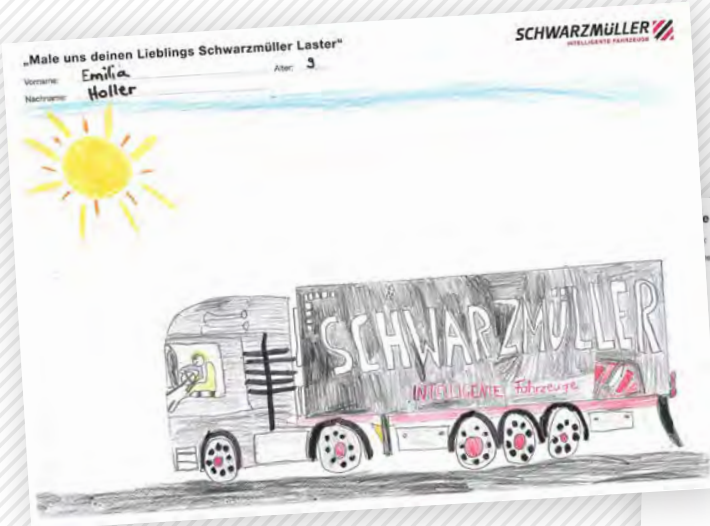
Die Fahrzeugindustrie steht vor einschneidenden Veränderungen. Sie muss sich neuen Herausforderungen stellen, die auch die gezogenen Einheiten betreffen. Die Kinder unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich Gedanken darüber gemacht, welche Fahrzeuge Schwarzmüller morgen bauen wird.



Jonas Jungbauer, 6 Jahre



Matteo Windpassinger, 4 Jahre



Emilia Holler, 9 Jahre



Irina Scherrerbauer-Haas, 3 Jahre

Alina Tokel, 7 Jahre



Leonhard Schwendinger, 9 Jahre





SCHWARZMÜLLER



Der Ausblick 2021-2028

Roland Hartwig, CEO Schwarzmüller Gruppe

2021–2028

Die Zukunft hat bereits begonnen

Zu Beginn des Jubiläumsjahres ist noch nicht klar, welche Schäden die Corona-Krise hinterlässt. Es ist nicht einmal absehbar, wie das Geschäftsjahr 2020 endet. Fest steht aber: Die Zukunft von Schwarzmüller hat durch diese Krise früher begonnen, als geplant. Unsere ehrgeizigen Wachstumspläne für 2020 wurden zwar durchkreuzt, die Weichenstellungen konnten wir aber erfolgreich abschließen. Dadurch erweisen wir uns jetzt nicht nur als wachstumsfähiges, sondern – in Krisenzeiten viel bedeutsamer! – auch als widerstandsfähiges Unternehmen. Wir sind heute in der Lage, Umsatzrückgänge bis zu 25 Prozent abzufedern, ohne Verlust zu machen. Wie ist uns das gelungen?

Das Herzstück ist die neue Produktion. Die Umstellung in allen Werken war mit 25 Millionen Euro die größte Einzelinvesti-

tion der Unternehmensgeschichte. Und auch eine der wirkungsvollsten, denn wir produzieren dadurch schneller und effizienter. Bei unserem komplexen Geschäftsmodell mit 150 verschiedenen Fahrzeugtypen und individueller Maßfertigung waren dies extrem anspruchsvolle Vorgaben. Die dafür notwendige sequenzierte Fließproduktion ist vom Menschen alleine auch nicht zu bewerkstelligen. Um täglich 140.000 Arbeitsschritte anzuordnen und so die optimale Reihenfolge der Fahrzeuge auf den Produktionsbändern festzulegen, benötigt man massive Rechenleistung. Und ein Team, das diese Komplexität in der realen Welt stemmt.

Die Produktionsumstellung führte zu einer Verkürzung der Lieferzeiten für unsere Kunden und zu einer höheren Effizienz unserer Prozesse. Mit den zusätzlichen Kapazitäten erobern wir neue Märkte. Zum Beispiel



Die Positionierung
als Hersteller von in-
dividuellen Premium-
produkten in großer
Vielfalt eröffnet
Schwarz Müller
attraktive Zukunfts-
chancen.

Deutschland, wo wir unsere Marktanteile in wenigen Jahren verdreifacht haben. Durch Akquisition eines deutschen Marktführers haben wir seit 2020 in Europas größtem Fahrzeugmarkt ein flächendeckendes Standortnetz, um unsere Performance weiter zu verbessern. Und das Schönste daran: Es gibt weitere internationale Märkte, in denen wir mit unseren häufig konkurrenzlosen Qualitätsprodukten in Zukunft punkten können.

Die vergangenen Jahre haben zu einer Schärfung unseres Markenkerns geführt. Wir sind die Spezialisten für den höchsten Produktnutzen. In Zeiten harter Konkurrenz gewinnt nicht immer der niedrigere Preis, die Alternative zur Preisschlacht ist mehr Produktivität. Schwarzmüller baut seine komplexen Fahrzeuge, damit sie mehr Nutzen erzeugen. Deshalb wird es bei Schwarzmüller Standard nicht mehr geben. Wir haben 2020 eine ganze Fahrzeugfamilie entwickelt, die Leichtbau für den Fernverkehr neu definiert. Wir wissen, dass unsere Produkte optimal in der Bauwirtschaft oder bei Infrastrukturunternehmen funktionieren. Dort ist Differenzierung abseits der Stangenware gefragt, dort spielt der Nutzen unangefochten die erste Geige. Deshalb wollen wir in diesen Branchen weiter stark wachsen.

Die Schwarzmüller Fahrzeuge der Zukunft werden die Megatrends im Fahrzeugbau aufnehmen und exemplarisch umsetzen. Das ist eine höhere Nachhaltigkeit in der Produktion, aber auch im Lebenszyklus der Produkte. Dazu zählt die zunehmende Digitalisierung, die im Betrieb und in der Wartung neue Möglichkeiten eröffnet. Hierher gehört ebenso das autonome Fahren. Da

wir unsere Kunden ganz genau kennen, werden wir diese Herausforderungen rasch in Produktinnovationen umsetzen. Antreiben aber wird uns immer die Frage: Wie unterstützen wir den Transporteur optimal bei seinem wirtschaftlichen Erfolg? Das ist Teil der Schwarzmüller DNA, die in der großen Tradition des Unternehmens wurzelt.

Wir wollen in den kommenden Jahren an Größe zulegen. Das bedeutet Wachstum, Internationalisierung, aber auch Ertragsstärke, um die Zukunft mit eigenen Kräften gestalten zu können. Wir selbst sehen durch dieses 150-Jahre-Jubiläum klarer, woher wir kommen. Und wir gewinnen daraus die Sicherheit, wohin wir künftig gehen wollen.

Die Steigerung des
Fahrzeugnutzens wird
bei Schwarzmüller
auch in Zukunft oberste
Priorität haben.





SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



SCHWARZMÜLLER

ISBN 978-3-200-07335-7

