

1998

Rückblickend ...

ist das Jahr 1997 für das Unternehmensarchiv durch einige bedeutende Ereignisse gekennzeichnet. Zunächst einmal darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Ausstellung zur deutsch-französischen Verständigung im Sommer noch einmal für einige Wochen an der Universität Karlsruhe einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Das Experiment, die Kabinett-Ausstellung des Archivs nach der Präsentation in unseren eigenen Räumen auf Wanderschaft zu schicken – die Ausstellung war, wie berichtet, 1996 auch noch mit großem Erfolg im Deutsch-Französischen Institut in Ludwigsburg zu sehen – kann damit als geglückt bezeichnet werden. Auch die neue Ausstellung zur Geschichte der Bosch-Werbung, die wir hoffen, im nächsten Jahr eröffnen zu können, ist bereits vom Verkehrsmuseum in Dresden fest „gebucht“.

Besondere Erfolge konnte das Unternehmensarchiv in den zurückliegenden Monaten beim Erwerb von Sammlungsgegenständen verzeichnen. So gelang es uns, die für die Geschichte unseres Hauses überaus wichtige

Korrespondenz zwischen Robert Bosch und seinem Schwager Eugen Kayser, dem ersten Werkleiter von Feuerbach, zu übernehmen. Kaum weniger bedeutsam ist der schriftliche Nachlaß des ersten Schriftleiters der Werkzeitung „Bosch-Zünder“, Otto Debatin, der uns freundlicherweise von der Familie Debatin zur dauerhaften Aufbewahrung überlassen wurde.

Daneben waren es vor allem Materialien aus der Frühzeit der Bosch-Werbung, die den Weg in unsere Sammlung gefunden haben. Auf der vorletzten Umschlagseite findet der Leser dieses Heftes eine der „größten“ Neuerwerbungen, die gleichzeitig einen Vorgeschmack auf die geplante Ausstellung bietet. Es bleibt zu hoffen, daß der Zustrom von interessanten Archivalien uns auch in der Zukunft erhalten bleibt!

Herausgeber:
Zentralabteilung Öffentlichkeitsarbeit (ZÖ)
der Robert Bosch GmbH–
Leitung: Frank-Ulrich Breitsprecher

Verantwortlich für den Inhalt:
Unternehmensarchiv (ZÖF)–
Leiter: Dr. Rolf Becker
Redaktionelle Mitarbeit:
Christine Fenzel, Hannelore Ch. Michel
Textbeiträge:
Ludger Meyer, Susanne Petersen,
Beate Schmidt, Marianne Waas-Frey

Robert Bosch GmbH
Unternehmensarchiv (Abt. ZÖF)
Postfach 30 02 20
70442 Stuttgart

Telefon (0711) 811-5878
Telefax (0711) 811-4504
e-mail:
Abteilungsbriefkasten.zoef@pcm.bosch.de

Inhalt

Vor 100 Jahren

1898

1898 – Weltweites Säbelrasseln	Seite	4
Mit der Zündung steil bergauf – Erste Lieferung an Daimler	Seite	5
Start als Global Supplier – Die erste Auslandsvertretung in London	Seite	6
Den Marschallstab im Tornister – Eugen Hagmaier	Seite	10
Kindertage des Autos – Erste Internationale Motorwagen-Ausstellung in Paris	Seite	11

Vor 75 Jahren

1923

1923 – Probleme für die Republik	Seite	14
Währungsverfall und Kurzarbeit – Auch Bosch leidet unter der Krise	Seite	15
Vater der Hochspannungs-Zündung – Gottlob Honold	Seite	16
Am Anfang war das Logo – Vom blauen Punkt zu Blaupunkt	Seite	18
Sehen und gesehen werden – Bosch-Radlicht in Berlin präsentiert	Seite	22

Vor 50 Jahren

1948

1948 – Ein weiteres Nachkriegsjahr	Seite	24
Neuanfang mit gemischten Gefühlen – Währungsreform und Entkartellierung	Seite	25
Immer noch besser – Das Betriebliche Vorschlagswesen nach dem Krieg	Seite	26
Vom Lehrersohn zum Bosch-Geschäftsführer – Hermann Fellmeth	Seite	27

Vor 25 Jahren

1973

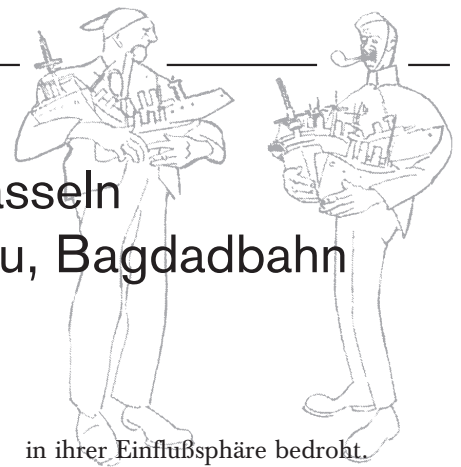
1973 – Das Jahr des Ölboykotts	Seite	28
Atempause im Autoboom – Umsatz zur Hälfte im Ausland erzielt	Seite	29
Neubau des Robert-Bosch-Krankenhauses eröffnet – Eine Stiftungsinitiative	Seite	30
Zwischen Tradition und Zukunft – Bosch-Werk im türkischen Bursa errichtet	Seite	33

Vorschau auf das Datenheft 1999

1999 – Eine Auswahl	Seite	34
---------------------	-------	----

1898

Weltweites Säbelrasseln Kolonien, Flottenbau, Bagdadbahn



Personalien

Otto von Bismarck gestorben

Am 30. Juli stirbt Otto von Bismarck im Alter von 83 Jahren. Der ehemalige preußische Ministerpräsident und deutsche Reichskanzler hatte bis zu seiner Entlassung durch Kaiser Wilhelm II. am 20. März 1890 fast drei Jahrzehnte die deutsche und die europäische Politik maßgeblich mitbestimmt.

Theodor Fontane gestorben

Einer der bedeutendsten deutschen Vertreter des Realismus in der Literatur des 19. Jahrhunderts stirbt am 20. September in Berlin: Theodor Fontane. Der 1819 in Neuruppin geborene Dichter stellte als Chronist eines untergehenden Zeitalters in Werken wie „Effi Briest“ und „Der Stechlin“ überkommene Standeshierarchien und den im Kaiserreich herrschenden Moral- und Ehrenkodex in Frage.

Willy Messerschmitt geboren

Am 26. Juni wird Willy Messerschmitt in Frankfurt am Main geboren. Der Flugzeugkonstrukteur entwickelte ab 1934 mit der Me 109 das meistgebaute Jagdflugzeug des Zweiten Weltkrieges. Nach dem Krieg konnte Messerschmitt erst wieder ab Mitte der fünfziger Jahre im Flugzeugbau tätig werden, u. a. mit der Konstruktion von Senkrechtstartern. Zwischenzeitlich war der an ein Flugzeug auf Rädern erinnernde Kabinenroller entstanden. Im Alter von 80 Jahren starb Willy Messerschmitt 1978 in München.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts trieb das Bedürfnis nach Absatzmärkten und das Streben nach Weltgeltung die alten Mächte Europas über ihre Grenzen hinaus. Hinzu kam das Sendungsbewußtsein der einzelnen Nationen, von denen jede überzeugt war, daß gerade sie eine besondere Aufgabe in der Welt zu erfüllen habe. Wirtschaftliche, machtpolitische und ideologische Motive durchdrangen einander in verhängnisvoller Weise.

Gemessen an den „alten“ Kolonialmächten Großbritannien und Frankreich war Deutschlands Anteil am Kolonialbesitz gering. Er umfaßte sieben Schutzgebiete, die zum größten Teil bereits in der Bismarck-Ära erworben worden waren: Deutsch-Südwestafrika, Togo, Kamerun und Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Neuguinea, Deutsch-Samoa und Kiautschou, auf der chinesischen Halbinsel Schantung gelegen.

In dieser Situation wurde für den deutschen Kaiser der Aufbau einer mächtigen Kriegsflotte zum wichtigsten Ziel. Die Flottenpolitik des Deutschen Reiches richtete sich in erster Linie gegen Großbritannien, dessen traditionelle Seeherrschaft eingeschränkt werden sollte. Trotz des zunehmend schwierigen Verhältnisses begannen Deutschland und Großbritannien Bündnisverhandlungen, die jedoch aufgrund der harten Haltung des Kaisers und einer Fehleinschätzung der politischen Lage auf deutscher Seite von vornherein zum Scheitern verurteilt waren.

Weitere Spannungen beschwor Wilhelm II. dadurch herauf, daß er im Oktober mit dem türkischen Sultan Abdul Hamid II. eine Einigung über den Weiterbau der Bagdadbahn zwischen Konya und Basra durch die unter deutscher Leitung stehende Anatolische Eisenbahngesellschaft erzielte. Mit dem wachsenden deutschen Einfluß in der Türkei sahen sich Großbritannien und Rußland

in ihrer Einflußsphäre bedroht. Das Mißtrauen der Großmächte gegenüber Deutschland wurde immer größer. Dadurch sollte sich Frankreich in der Folgezeit aus seiner Isolierung befreien können, in die es nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 geraten war. Der Weg in den Ersten Weltkrieg begann.

Inmitten dieser brisanten weltpolitischen Lage nahmen Wissenschaft und Forschung Anlauf zu weiteren Höhenflügen. Das Ehepaar Curie begann in Frankreich mit der systematischen Untersuchung der Strahlung, die von der Pechblende (diese enthält Uran) ausging. Dabei entdeckten die Curies das strahlende Element Radium und das radioaktive Isotop des Wismuts. Der deutsche Physiker Karl Ferdinand Braun, der ein Jahr zuvor bereits die nach ihm benannte Kathodenstrahlröhre entwickelt hatte, führte in der drahtlosen Telegrafie derweil den geschlossenen Schwingkreis ein und koppelte ihn mit einer Antenne. Damit ließen sich elektromagnetische Wellen in bestimmte Richtungen abstrahlen. Der englische Physiker Oliver Lodge erfand den magnetodynamischen Lautsprecher, indem er die Anziehungskraft eines von tonfrequentem Strom durchflossenen Elektromagneten auf eine Blechmembran wirken ließ, die so in Schwingungen versetzt wurde.

In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts kam es überall in Europa zum Aufbruch in der modernen Kunst. Dies führte letztlich zu Abspaltungen der „Modernen“ von den etablierten Künstler- und Ausstellungsveränden. In Berlin gründete Max Liebermann zusammen mit Walter Leistikow, Max Klinger und anderen Künstlern eine „Sezession“. Deren eigenständige Form der impressionistischen Malerei zeichnete sich aus durch eine verfeinerte Farbgebung und eine genaue Beobachtung der Form in der Bewegung.

Mit der Zündung steil bergauf

Erste Lieferung an Daimler

Von 1896 an ging die geschäftliche Entwicklung bei Bosch stetig aufwärts. Am 12. November 1898 schrieb Robert Bosch an seinen Freund Burkhardt: „Bei mir geht das Geschäft sehr gut. Ich verdiene in diesem Jahr vielleicht das Doppelte von dem des vorigen Jahres. Ich habe allerdings sehr viele Ausgaben auch gehabt, mit Neuanschaffungen usw. Ich habe jetzt etwa 40 Mann. Neuerdings habe ich eine famose Fräsmaschine von Reinecker erhalten zum Fräsen von Cylindern mit Ansätzen. Kostet M 2 500,-. Es wird so nach & nach richtige Massenfabrikation & es ist meine Freude, eine rationelle Fabrikation einzurichten.“

Bis zum Jahre 1897 waren die Bosch-Magnetzündler ausschließlich an stationären Verbrennungsmotoren eingesetzt worden. Sieht man von dem Zündapparat für das de Dion Bouton-Dreirad von Simms einmal ab, so war 1897 die Firma Rüb & Wegelin der einzige Kunde gewesen, der die Bosch-Apparate in Kraftfahrzeuge einbauen wollte, allerdings ohne Erfolg. Als jedoch der geglückte Versuch mit dem Dreirad von Simms bekannt wurde, setzte sofort eine stärkere Nachfrage ein. Im folgenden Jahr kaufte auch Daimler erstmals einen Bosch-Magnetzündler zum Einbau in einen seiner Lastkraftwagen. Bei den Fahrzeugapparaten war Simms seit 1898 der wichtigste Kunde, allerdings dicht gefolgt von Daimler, der 1899 schon 108 Apparate bestellte. 1898 betrug der Anteil der für Kraftfahrzeuge gelieferten Zünder rund 10%, 1899 sogar 21%. Von den 2 376 Apparaten, die 1900 hergestellt wurden, gingen über 1 000 an Motorfahrzeugfabrikanten.

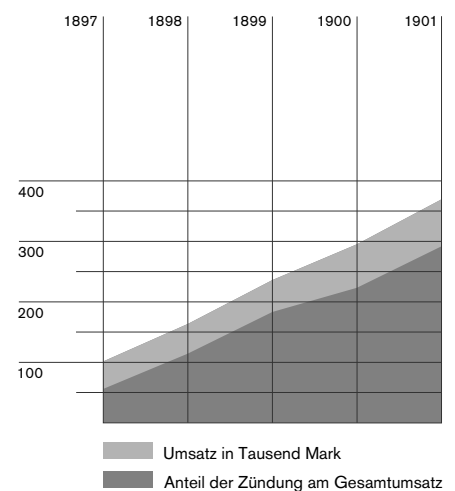
Trotzdem gab es in den Jahren bis 1901 in manchen Monaten unerklärliche Rückschläge beim Auftragsingang für Magnetzündler, die saisonal nicht oder nur unzureichend zu begründen waren und die in Robert

Bosch noch jahrelang die Furcht nähren sollten, er habe sein Unternehmen zu sehr von einem einzigen Erzeugnis abhängig gemacht. Die schon früh einsetzenden Anstrengungen, das Produktionsprogramm sowohl auf dem Kraftfahrzeugsektor als auch später in gänzlich branchenfremden Bereichen (Elektrowerkzeuge, Radio- und Fernsehgeräte, Gasbadeöfen, Kühlschränke) zu erweitern, ist zu einem großen Teil aus den Erfahrungen der Anfangsjahre zu erklären.

Eine interessante Betrachtung zum Schluß: In den Kindertagen des Automobils stand Frankreich – nach Stückzahlen gerechnet – bis 1905 klar an der Spitze. Bis einschließlich 1903 wurden in Frankreich pro Jahr sogar mehr Kraftfahrzeuge gebaut als in allen anderen Ländern der Welt zusammen. Im Jahre 1900 beispielsweise – nur drei Jahre nach dem erstmaligen Einbau eines Bosch-Magnetzünders in ein Kraftfahrzeug – verließen in Frankreich rund 10 000 Autos die Werkstätten, in Deutschland etwa 2 300. Obwohl genaue Zahlen nicht vorliegen, kann davon ausgegangen werden, daß in beiden Ländern noch etwa 10% der produzierten Automobile mit Elektro- bzw. Dampftrieb ausgerüstet waren.

Bosch lieferte im Jahre 1900 über 1 000 Apparate an Motorfahrzeugfabrikanten, davon etwa 600 ins Ausland. Daraus ergibt sich im Inland nur drei Jahre nach der Markteinführung ein geschätzter Marktanteil von fast 20% für die Bosch-Zündung, ein Beweis für die Tauglichkeit des Erzeugnisses.

Geschäftsentwicklung bei Bosch 1897–1901



Daimler-Lastwagen aus dem Jahre 1898



Start als Global Supplier

Die erste Auslandsvertretung in London

Compagnie

Mit dem Vertragsschluß zwischen Robert Bosch und Frederick R. Simms am 16. April 1898 wurde die erste ausländische Vertretung für Bosch-Produkte ins Leben gerufen. Damit war ein wichtiger Schritt in Richtung Internationalisierung des noch jungen Unternehmens getan.



Erstes Geschäftshaus in der Londoner Store Street

Der britische Ingenieur Frederick R. Simms war für Robert Bosch kein Unbekannter. Schon bei der Erprobung der Niederspannungsmagnetzündung am Automobil im Jahr zuvor hatten beide erfolgreich zusammengearbeitet. Um den Vertrieb der Magnetzündler anzukurbeln, schloß Bosch mit Simms einen Alleinvertragsvertrag für Großbritannien, der im folgenden Jahr auf Frankreich und Belgien ausgedehnt wurde. Robert Bosch kannte England im übrigen auch aus eigener Anschauung. 1885 hatte er sechs Monate im Apparatebau bei Siemens Brothers in Woolwich bei London gearbeitet und dabei Land und Leute schätzen gelernt. In einem Brief an seine Braut Anna Kayser schwärmte er von den schönen Parks in der englischen Hauptstadt und verkündete warmherzig, daß er dieses Land ganz gern hätte. Besonders die Offenheit und Freundlichkeit der Briten hatten ihn beeindruckt. Seine Feierabende nutzte er, um bei zahlreichen Gesprächen seine Sprachkenntnisse zu erweitern. „Ich glaube, ich werde hier in 3 Monaten mehr englisch lernen als in Amerika in einem Jahr (...)“

Markenzeichen der Compagnie des Magnétos Simms-Bosch



Bald schon gestaltete sich die Zusammenarbeit in der „Compagnie des Magnétos Simms-Bosch“ äußerst schwierig. Der Engländer drohte mehrfach, die Magnetzündler und Zündkerzen, die er in Großbritannien und Frankreich verkaufte, unter dem Namen Simms-Bosch ohne Genehmigung von Bosch selbst herzustellen und nicht mehr aus Stuttgart zu beziehen. Nachdem Robert Bosch dahinter gekommen war, daß Simms dies heimlich tat, beschloß er 1905, seine Anteile am französischen Teil der Compagnie an den Engländer zu verkaufen. Simms war jedoch nicht in der Lage, den geforderten Betrag aufzubringen, und so galt es, nach anderen Möglichkeiten zu suchen, um die komplizierte Kooperation zu beenden. Beim genauen Studium der Verträge fiel auf, daß der Engländer zwar für alle möglichen Eventualitäten vorgesorgt, jedoch vergessen hatte, eine Lieferverpflichtung für Bosch einzubauen. Nachdem ein großer Auftrag, den Simms von wichtigen Kunden erhalten hatte, wegen einer von Bosch rasch verhängten Liefersperre zu platzen drohte, war er letztendlich bereit, seine Anteile am gemeinsamen Unternehmen zu verkaufen. Für den Ausstieg aus dem Frankreich- und dem England-Geschäft 1906 bzw. 1907 ließ er sich von Bosch großzügig abfinden.

Um die neuen Verhältnisse auch nach außen zu dokumentieren, erhielt die englische „Compagnie des Magnétos Simms-Bosch“ einen anderen Namen. Die Geschäfte der neuen „Bosch Magneto Company Limited“ gingen außerordentlich gut. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurden 99% aller auf dem englischen Markt vertriebenen Zündapparate aus Deutschland importiert. Im übrigen hatte Robert Bosch aus der Zusammenarbeit mit Simms eine wichtige Lehre gezogen. Der Engländer war durch eigene Versuche im Motoren-

Des Magnetos Simms-Bosch, Limited.

bau immer wieder in Konkurrenz zu Firmen geraten, die er selbst mit den Simms-Bosch Magnetzündern beliefern wollte. Aus den sich daraus ergebenden Schwierigkeiten zog Bosch trotz aller Angebote, die ihm gemacht wurden, die Konsequenz, seinen Kunden niemals auf ihrem Gebiet unmittelbar als Wettbewerber entgegenzutreten.

Als 1914 der Krieg ausbrach, blickte die Gesellschaft auf Jahre der Prosperität und auf zwei Umzüge – von der Store Street über die Newman Street in die Tottenham Court Road – zurück. Die folgenden Kriegsjahre brachten jedoch einschneidende Veränderungen mit sich. Im Jahre 1915 übernahm zunächst das britische „Ministry of Munition“ die Verwaltung der „Bosch Magneto Company Limited“, bevor die Firma Vickers & Co., Ltd. zwei Jahre später deren Vermögenswerte erwarb und die British Lighting and Ignition Company (BLIC) gründete. Die „Bosch Magneto Company“ selbst wurde unter den Bedingungen eines Gesetzes, das den Handel mit dem feindlichen Ausland („Trading with the enemy act“) regelte, Ende desselben Jahres aufgelöst. Damit erfuhr sie ein ähnliches Schicksal wie alle anderen Bosch-Auslandsvertretungen mit Ausnahme der Verkaufshäuser in Wien und Prag. Allerdings konnte in Großbritannien nach Beendigung des Krieges im Gegensatz zu anderen Ländern (z. B. den USA) relativ schnell wieder mit dem Vertrieb begonnen werden. Bereits 1920 übernahm die Firma „J. A. Stevens, Limited“ in London die Vertretung für Bosch-Produkte in Großbritannien und Irland. Der Start war trotzdem alles andere als einfach. Nachdem die Importe aus Deutschland während des Krieges weggefallen waren, hatte man in England begonnen, selbst verstärkt Automobilzubehör zu produzieren. Als deutsche Wettbewerber nach Kriegsende

wieder auf den englischen Markt drängten, sahen sich die einheimischen Firmen in ihrer Existenz bedroht und wehrten sich mit aller Macht gegen deutsche Produkte. Die Wunden, die der Weltkrieg hinterlassen hatte, taten ein übriges. Angesichts dieser Situation fühlte sich auch der Bosch-Zünder mehrfach dazu berufen, über die „englische Hetze gegen unsere Firma“ zu berichten. Erst nach der Gründung der „Bosch Limited“ in Glasgow 1924 konnte das Mißtrauen gegen die deutsche Konkurrenz langsam überwunden werden.

Letztlich wich das Mißtrauen der Kooperation, als sich die Robert Bosch GmbH 1931 am Aktienkapital der C. A. Vandervell & Co. Limited in London-Acton beteiligte. Unter dem Namen „C. A. V.-Bosch Limited“ wurde mit der Fertigung von Automobil-Zubehör begonnen. Die C. A. Vandervell war eine Tochterfirma der Joseph Lucas Limited in Birmingham, dem stärksten einheimischen Wettbewerber auf dem britischen Markt. Als Bosch beschloß, die hohen Importzölle, die bei einer Fertigung in Stuttgart anfielen, zu umgehen und den Bau eines Werkes in London erwog, löste er damit schwerste Befürchtungen bei Lucas aus. Nach langen Verhandlungen beschlossen beide Firmen, ihr technisches Know-how gemeinsam zu nutzen, und so wurden unter dem Slogan „Allied Excellence“ von der „C. A. V.-Bosch Limited“ zum ersten Mal nicht nur Bosch-Produkte in Großbritannien vertrieben, sondern auch vor Ort hergestellt.

Durch die Erfahrungen, die Bosch mit dem vollständigen Verlust der Auslandsgesellschaften im Ersten Weltkrieg gemacht hatte, waren die Verantwortlichen in Stuttgart sensibel geworden. Die neuen politischen Verhältnisse in Deutschland nach 1933 ließen bald erkennen, daß ein neuerlicher Krieg keineswegs



Das Domizil der Bosch Magneto Company in der Newman Street



C. A. V. -Mitarbeiter beim Betriebsausflug 1931



ausgeschlossen schien. Um dem im Kriegsfall wohl unumgänglichen Verlust der Niederlassungen im Ausland zu entgehen, wurde 1937 Vorsorge getroffen. Bosch verkaufte seinen Aktienanteil an der „C. A. V.-Bosch Limited“ und die Aktien der „Bosch Limited“ an die Firma Joseph Lucas. Gleichzeitig aber wurde vertraglich vereinbart, daß der Erfahrungs- und Patentaustausch mit Lucas langfristig gesichert bleiben sollte. „In einem Gentlemen’s Agreement war der Weitergang und die mögliche erneute Intensivierung der Beziehung, die beiden nützlich und auch menschlich erfreulich gewesen war, festgelegt“, schrieb Theodor Heuss später in seiner Bosch-Biografie. Seit Mitte der dreißiger Jahre hatte es zum Beispiel einen zwölfmonatigen Austausch von Angestellten beider Firmen gegeben – eine Kooperation, die 1956 mit Lehrlingen wieder aufgenommen werden sollte.

Die gute Zusammenarbeit und das besondere Verhältnis, das zwischen den beiden Firmen bestand, zeigt

sich auch in einer für die Zeit eher ungewöhnlichen Korrespondenz. Am Vorabend der Münchener Konferenz am 29. September 1938 schickten Mitarbeiter von Joseph Lucas Limited eindringliche Zeilen an „alle unsere Freunde bei Bosch“ und beschworen darin Frieden und Völkerverständigung. Die Furcht vor einem neuen Krieg, der wie ein Damoklesschwert über Europa hing, war dem Brief deutlich zu entnehmen. Er endete mit dem Wunsch, eine Atmosphäre der Freundschaft und Verständigung zu schaffen, ein Wunsch, der im Antwortbrief von den „Boschlern“ ausdrücklich geteilt und bestätigt wurde. Doch alle Wünsche halfen nichts. Elf Monate später überfielen Hitlers Truppen Polen. Der Zweite Weltkrieg nahm seinen Lauf.

Schon bald nach Kriegsende begann die von Lucas übernommene „Bosch Limited“ wieder mit dem Vertrieb der Stuttgarter Produkte. Sie konnte sogar 1954 von der Robert Bosch GmbH zurückgekauft werden und erhielt auch zu diesem Zeitpunkt ihre Markenrechte zurück.

Vier Jahre später, 1958, nahm die „Bosch Limited“ als auslandserprobte Gesellschaft zusätzlich den Vertrieb von Produkten der schweizerischen Bosch-Tochtergesellschaft Scintilla AG in Großbritannien auf. Doch damit nicht genug. Die Palette der in Großbritannien vertriebenen Erzeugnisse wurde immer größer. Als die „Bosch Limited“ 1968 von Hendon/London nach Watford umzog, wurden von ihr neben Bosch- und Scintilla-Produkten auch Erzeugnisse von Blaupunkt, Eisemann und der Fernseh GmbH vertrieben.

In den folgenden Jahren sollten auch englische Hausfrauen die Vorzüge der Bosch-Küchenmaschinen entdecken. So gab es vor allem im Bereich der Haushaltsgeräte, aber auch beim Automobilzubehör zu Beginn der 80er Jahre starke

Umsatzsteigerungen. Die größere Nachfrage sowie die Aufstockung des Mitarbeiterstamms machten erneut einen Umzug der mittlerweile in „Robert Bosch Limited“ umbenannten Gesellschaft erforderlich. In Denham, ca. 25 km von der Londoner City entfernt und mit einer hervorragenden Verkehrsanbindung ausgestattet, wurde eine neue Vertriebsniederlassung gebaut und am 18. September 1984 eingeweiht.

Sieben Jahre später eröffnete Bosch im Vereinigten Königreich das Generatoren-Werk in Cardiff/Wales. Die „Alternator Production“ in Cardiff stellte gleich zwei Premieren in der langen Geschichte der ältesten Bosch-Auslandsgesellschaft dar. Zum einen wurde hier erstmals nach mehreren Beteiligungsgesellschaften ein Werk errichtet, in dem ausschließlich Bosch-Erzeugnisse gefertigt werden. Und zum anderen war das „erste Werk“ in Großbritannien mit 320 Millionen DM die bis dahin größte Investition, die Bosch je für ein Einzelprojekt im Ausland realisiert hatte. Die Fertigstellung des ersten Compact-Generators am 7. Januar 1991 wurde mit den rund 300 Mitarbeitern beim Verzehr von direkt aus Stuttgart importierten Laugenbrezeln gefeiert. Nach nur vier Jahren, im November 1995, ging bereits der 10millionste Compact-Generator vom Band.

Neben Denham und Cardiff ist Bosch heute im Vereinigten Königreich mit insgesamt rund 3 600 Mitarbeitern noch an den Standorten Leicester, Worcester, Stowmarket und Milton Keynes vertreten. Zur Produktpalette gehören außer Telekommunikationstechnologie, Hausgeräten und Heizsystemen auch Gartengeräte, Verpackungsmaschinen und natürlich Automobilzubehör, das mit über 60% den Löwenanteil am Verkauf von Bosch-Produkten in Großbritannien ausmacht.



Titelblatt eines Prospektes für Bosch-Ausrüstung aus dem Jahre 1927

Zum Weiterlesen:

- Theodor Heuss, Robert Bosch. Leben und Leistung, Stuttgart 1986.
- Verständigung mit englischen Wettbewerbern, in: Bosch-Zünder 4/1931, S. 74.
- Bosch Limited jetzt im neuen Haus, in: Bosch-Zünder 6/1968, S. 156.
- Neues Vertriebs- und Lagerzentrum eröffnet; in: Bosch-Zünder 8/1984, S. 2.
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit, in: Bosch-Zünder 8/1991, S. 1; 9.
- World of Bosch. The official UK magazine of Bosch No.7/Spring 1997.

Den Marschallstab im Tornister Eugen Hagmaier



Wenn man von Bosch-Fertigung und Rationalisierung spricht, auch von wirkungsvoller Unfallverhütung und Förderung des Betriebsvorschlagswesens, ist dies eng mit dem Namen Eugen Hagmaier verbunden.

Wie Robert Bosch stammte der 1898 in Geislingen an der Steige geborene Eugen Hagmaier von der Schwäbischen Alb. Das Elternhaus seiner Mutter war eine Mühle mit angeschlossenem Elektrizitätswerk. Hier kam er schon früh mit der Technik in Berührung. Nach dem Ersten Weltkrieg konnte er endlich seinen Kindheitstraum verwirklichen, das Studium des Maschinenbaus. Wie viele Bosch-Ingenieure besuchte er die Maschinenbauschule in Esslingen am Neckar.

Nach erfolgreichem Abschluß kam er zu Bosch. Hier fing er 1921 zunächst in der Werkzeugkonstruktion an und wechselte bald zu Ernst Kennigott, dem das Stücklohn- und Rationalisierungswesen unterstand. Hagmaier arbeitete maßgeblich bei der Einführung des Refa-Systems mit. Bald führte sein Weg ins Lichtwerk nach Feuerbach, wo er die Abteilung Vorberechnung und Arbeitsuntersuchung leitete. 1938 übernahm er die technische Leitung des Lichtwerks. Von dieser Zeit sprach er selbst als einer sehr glücklichen. „Ein Arbeitsgebiet, das sich ein Ingenieur kaum schöner denken kann, vielseitig und reich an Aufgaben, die auf ihre Lösung warteten.“ Im Zweiten Weltkrieg war er für die Verlagerung des Werkes an verschiedene Orte in und um Reutlingen zuständig. Am Ende des Krieges oblag ihm die alleinige Verantwortung für alles, was in den vielen Verlagerungsbetrieben von Bosch zwischen Nürtingen und Burladingen geschah.

In seinen Lebenserinnerungen aus dem Jahre 1951 wird sowohl seine soziale Einstellung als auch das bei

Bosch herrschende Gemeinschaftsgefühl deutlich, wenn er seine Ausführungen mit den Worten schließt: „Möge es uns (...) vergönnt sein, an unserer Arbeit zu bleiben, um das Los unserer alten und kranken Boschler etwas erleichtern zu können. Wenn ich dabei ein klein wenig mithelfen könnte, dann würde das dazu beitragen, meinem Leben den notwendigen Inhalt zu geben.“

Nach der Währungsreform 1948 übernahm er die technische Leitung des Zündkerzenwerkes in Bamberg, jedoch konnte man ihn nicht lange in Stuttgart entbehren. Schon 16 Monate später wurde er zuständig für die Fertigungs-Entwicklungsleitung, d. h. die Zentralstelle der technischen Rationalisierung. Im Mittelpunkt aller seiner Bemühungen standen dabei vor allem Maßnahmen, die der Verbesserung der Arbeitsbedingungen dienten. Schließlich wurde ihm noch größere Verantwortung übertragen: Am 1.1.1951 erhielt er Gesamtprokura und im Juli 1957 folgte die Berufung in die Geschäftsleitung.

Der Bosch-Zünder schrieb bei seinem 40jährigen Dienstjubiläum 1961: „Seine Geradheit, seine Zielstrebigkeit, seine unmißverständliche Art, das zu sagen, was er will und meint (darin ist er wirklich ein echter Schwabe), in Verbindung mit seiner reichen Erfahrung wie seinem ausgezeichneten Können lassen ihn die großen Aufgaben meistern, die ihm nun gestellt sind.“

Aus seiner aktiven Tätigkeit bei Bosch schied er 1964 als Fertigungshauptleiter aus. Im Jahr seines Eintritts bei Bosch 1921 hatte im Bosch-Zünder gestanden: „Noch immer trägt bei Bosch ein jeder den Marschallstab im Tornister. Sache des einzelnen ist es, durch sein Können und seine Leistung dafür zu sorgen, daß die allgemeine Anerkennung ihn dazu beruft, den Marschallstab auch zu führen.“

Zum Weiterlesen:

- Der neue Fertigungshauptleiter Eugen Hagmaier, in: Bosch-Zünder 7/1957, S. 15.
- Eugen Hagmaier trat in den Ruhestand, in: Bosch-Zünder 1/1965, S. 10.
- Eugen Hagmaier zum Gedenken, in: Bosch-Zünder 3/4/1966, S. 55.

Kindertage des Autos

Erste Internationale Motorwagen-Ausstellung in Paris

„Die von dem französischen Automobilclub (...) ins Leben gerufene erste Internationale Motorwagen-Ausstellung (...) hat mehr als einen gewöhnlichen Erfolg zu verzeichnen, und zwar für einen vornehmlich französischen Industriezweig, sowohl hinsichtlich seines Ursprungs als auch der besonders raschen Entwicklung desselben in Frankreich. Die zahlreichen automobilen Fahrzeuge zeigen, daß sich Frankreich an der Spitze dieses – in vorteilhafter Weise – umwälzenden Fortschrittes befindet.“

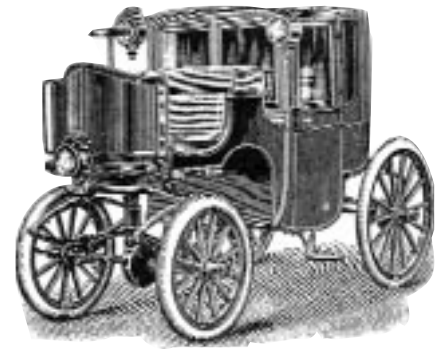
Diese Einschätzung der ersten Internationalen Automobilausstellung in Paris vom 15. Juni bis 3. Juli 1898 findet sich in Heft XI/1898 der Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins „Der Motorwagen“. Das Blatt berichtete in mehreren Heften ausführlich über dieses automobile Großereignis. Für den heutigen Leser, vertraut mit Direkteinspritzung, ABS und ASR, lesen sich die Berichte spannender als ein Roman.

Mehr als 250 Motorwagen wurden dem Publikum damals präsentiert, davon etwa 30 (von 10 Herstellern) mit elektrischem Antrieb. Es war die Zeit, als zwar die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor den Hauptteil der Ausstellung bestritten, aber vom Prinzip her noch völlig gleichrangig neben den Autos mit Elektromotor und solchen mit Dampftrieb standen. Erst in der Folge sollte die Entwicklung immer leistungsfähigerer und zuverlässigerer Verbrennungsmotoren einsetzen, mit denen letztlich Dampfmaschine und Elektromotor nicht Schritt halten konnten.

Bei den Elektroantrieben machte damals wie heute der Motor die wenigsten Probleme. Es war vielmehr die Stromquelle, der Akkumulator, der den Konstrukteuren Kopfzerbrechen bereitete. So konnte beispielsweise in

der Klasse der „Öffentlichen Stadtfuhrwerke“ das Coupé der Firma Doré gar nicht erst an der üblichen Wettfahrt mit Prämierung teilnehmen. Kurz vor Beginn der Ausstellung hatte ein Brand im Akkumulatorenkasten die 44 Akkus lahmgelegt. Nach Meinung des Motorwagen-Redakteurs hätte der Wagen aber vermutlich in seiner Klasse, in der es neben der Wirtschaftlichkeit vor allem auch auf leichte Bedienbarkeit ankam, sowieso keinen der vorderen Plätze belegt. Zum einen war der Austausch der Akkumulatoren bei diesem Modell viel zu umständlich, zum anderen aber war auch die Bedienung einer Vielzahl von Hebeln zur Spannungs- und Stromregulierung und damit zur Veränderung der Fahrgeschwindigkeit ein kaum zu bewältigendes Abenteuer. Ein „ungeübter Fahrer (konnte) durch unrichtige Handhabung der voneinander unabhängigen Hebelgriffe den Motor und die Akkumulatoren schädigen“. Offenbar war genau das bei der Überführung des Fahrzeugs zur Ausstellung geschehen.

Interessant waren auch die angestellten Wirtschaftlichkeitsberechnungen für Pferdedroschken und Droschken mit Kraftbetrieb (Benzin u. ä. sowie Elektrizität). Berechnet wurden Verwaltungskosten, Unfälle und Beschädigungen (!), Steuern und sonstige Gebühren, Depotmiete, Unterhalt von Gebäuden, Personal (Kutscher, Stallburschen usw.) sowie Materialkosten (Anschaffungspreis, Reifen, Motoren und Transmission) und Betriebskosten (Futter, Treibstoff, elektrische Energie). Das Ergebnis vermag unter Berücksichtigung des damaligen Standes der Technik eigentlich nicht zu überraschen: Sieger wurde die Pferdedroschke, gefolgt vom Elektrofahrzeug. Abgeschlagen auf dem letzten Platz landete das Benzinauto.



Elektrowagen von Doré, der bereits vor Beginn der Ausstellung durch einen Brand im Akkumulatorenkasten lahmgelegt worden war

Zum Weiterlesen:

- Der Motorwagen. Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 10. Jg./1898.
- Der Motorwagen. Zeitschrift des mitteleuropäischen Motorwagenvereins, 11. Jg./1899.

Eine kleine Auswahl der mehr als 250 Kraftfahrzeuge, die dem Publikum auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Paris 1898 präsentiert wurden



Wagen von Panhard & Levassor, ein sogenannter „Break“. Das Unternehmen galt damals als die führende Motorwagenfabrik in Frankreich. Der Ruf der Fahrzeuge, die unter anderem die großen Wettfahrten Paris–Bordeaux (1895) und Paris–Marseille (1896) gewonnen hatten, gründete wohl zu einem nicht geringen Teil auf dem Einsatz von bewährten Daimler-Motoren.



Wagen von Dietrich & Co. aus Lunéville mit „besonders elegant ausgeführter“ Karosserie der Firma Felber in Paris.

Schutz-Mark



**Magnetelektrische
Zündapparate**

für alle Arten von Motoren
baut als langjährige Spezialität

Robert Bosch
Stuttgart.

(Beschreibung siehe die
Dezembernummer von 1898
dieser Zeitschrift.)

Bereits im ersten Jahrgang der Zeitschrift „Motorwagen“ des Jahres 1898 warb Bosch für seine Magnetzündung.



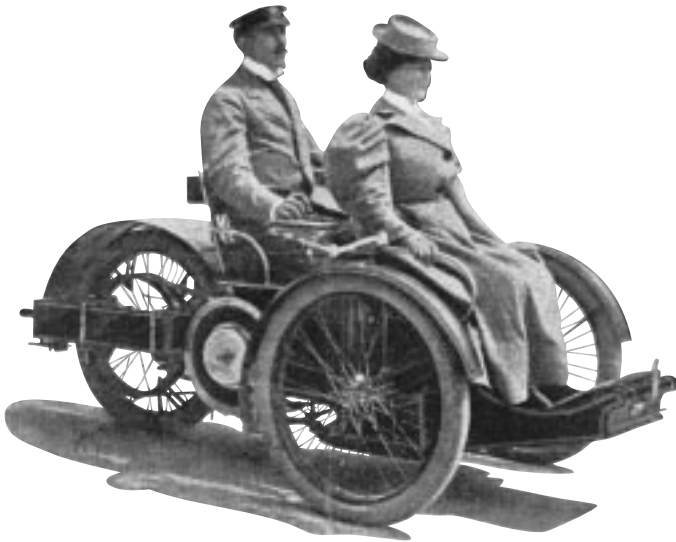
Motorwagen
Motorfahrräder,
Motorboote etc.

Die elektrischen, Benzin-, Petrol-
oder Spiritus-Motoren.
Automobil Motoren Patent über.
Sowohl geschützte Antriebe für
Fahrzeuge, komplett mit Motor,
in jedem Wagen, Boot etc. an-
zulegen.

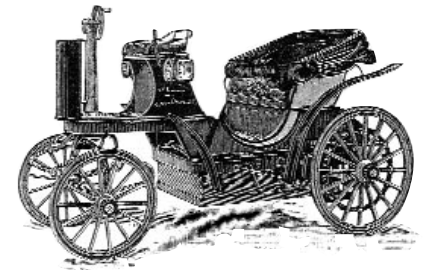
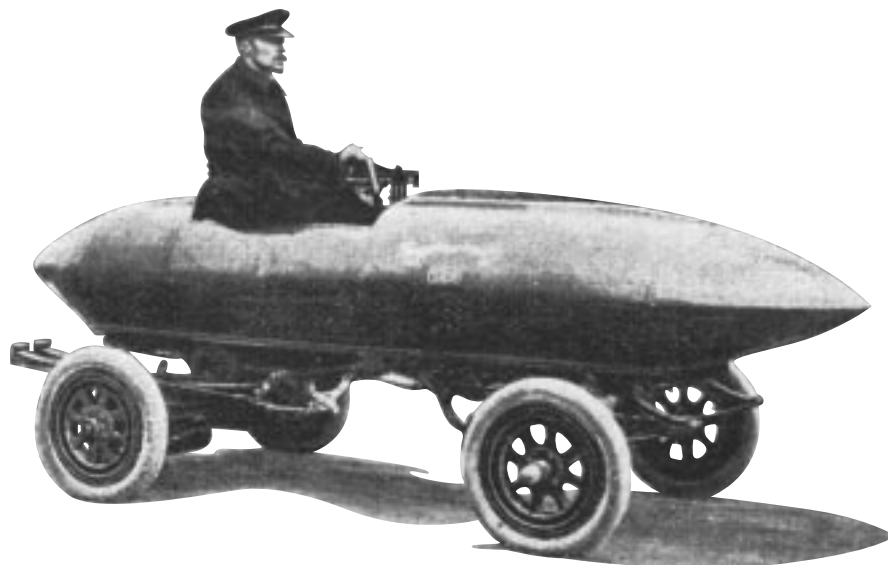
Umher vorhandener Fahrzeuge in solche mit Motorbetrieb nach
unserem geschütztem System. Kromschloßer gewährt.

Carlisle Maschinenfabrik Henschel & Co., G. m. b. H.
Berlin-Charlottenburg, Schillingenstraße 97.

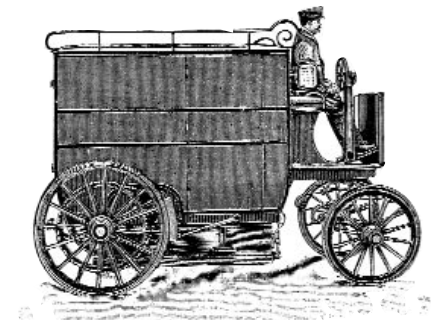
An dieser Annonce der Firma Henschel aus dem Jahre 1898 läßt sich ablesen, daß man Autos damals nicht „von der Stange“ kaufen konnte. Motor, Chassis, Karosserie und sonstige Zubehörteile wurden nach den individuellen Kundenwünschen zusammengestellt.



Die Aktiengesellschaft „Léon Bollé“ aus Paris brachte ein Dreirad zur Ausstellung, das von einem Ein-Zylinder-Motor mit Rippenkühlung und Glührohrzündung angetrieben wurde. Die vorderen Räder waren Lenkräder, zwischen denen nach Bedarf eine Sitzbank oder ein Gepäckkasten montiert werden konnte.



Wagen vom Typ „Victoria“ mit Elektroantrieb der Compagnie française des voitures automobiles



Lieferwagen mit Elektroantrieb der Compagnie française des voitures automobiles



Dampfdreirad auf der Pariser Automobilausstellung

Der Geschwindigkeitsweltrekord des Jahres 1898 wurde von einem Elektromobil gehalten. Der für die Bosch-Werbung so bedeutsame belgische Rennfahrer Camille Jenatzy, das Vorbild für den roten „Bosch-Teufel“, hatte ihn am 28. April 1898 „auf einer speziell für dieses Rennen präparierten Straße, welche vorher besonders eingewalzt und dem Verkehr entzogen wurde“, erreicht. Mit seiner „Rennzigarre“ schaffte Jenatzy immerhin die Geschwindigkeit von 105 km/h.

1923

Probleme für die Republik Ruhrkampf, Hitlerputsch, Inflation

Personalien

Wilhelm Conrad Röntgen gestorben

Am 10. Februar stirbt in München der Experimentalphysiker Wilhelm Conrad Röntgen im Alter von fast 78 Jahren. Röntgen entdeckte bei Arbeiten mit einer Kathodenstrahlröhre eine neue Art von Strahlen, die er „X-Strahlen“ nannte. Diese unsichtbaren Strahlen hatten die Eigenschaft, entfernt liegende Kristalle fluoreszierend aufleuchten zu lassen und fest verschlossene fotografische Platten zu belichten. Was aber noch wichtiger war: Die Strahlen vermochten auch Teile des menschlichen Körpers, etwa eine Hand, durchsichtig zu machen und die Knochen auf einem Foto abzubilden. In Anerkennung seines Werkes erhielt Röntgen 1901 den ersten Nobelpreis für Physik.

Alexandre Gustave Eiffel gestorben

In Paris stirbt am 28. Dezember 1923 der Konstrukteur des 300,5 m hohen Eiffelturmes, seit seiner Erbauung 1885–89 das Wahrzeichen der Seine-Metropole. Der 1832 in Dijon geborene Eiffel war gemeinsam mit dem Erbauer des Suezkanals, Ferdinand de Lesseps, auch an einem ersten Panamakanal-Projekt beteiligt. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch Ende 1888 an den zu hohen Kosten, wodurch die Aktionäre rund 1,5 Milliarden Franc verloren. Durch den sogenannten „Panamaskandal“ wurde Eiffels Ansehen in der Öffentlichkeit schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Das Jahr 1923 war für die junge Weimarer Republik das Krisenjahr schlechthin. Neben separatistischen Bewegungen im Rheinland und in Bayern mußte die junge Demokratie Umsturzversuche von links und rechts abwehren. Dazu kamen die Lasten der im Vertragswerk von Versailles vereinbarten Reparationszahlungen. Als Deutschland Ende 1922 den Reparationsforderungen nicht mehr nachkommen konnte, marschierten am 11. Januar 1923 französische und belgische Truppen – gegen den Einspruch Großbritanniens – ins Ruhrgebiet ein. Die Reichsregierung rief den passiven Widerstand aus. In der Folge kam es zu blutigen Zusammenstößen zwischen der Bevölkerung und den Besatzern. Im Laufe des Sommers verschlechterte sich jedoch die wirtschaftliche Lage im besetzten Gebiet so dramatisch, daß der passive Widerstand am 26. September abgebrochen werden mußte.

Einer der Gründe für die katastrophale Wirtschaftslage im gesamten Reich war der rasche Kaufkraftverlust der Mark. Zur Finanzierung des passiven Widerstandes war der Papiergeldumlauf massiv vermehrt worden. Auf dem Höhepunkt der Inflation stand der Dollarkurs bei 4,2 Billionen Mark, die Preise für Grundnahrungsmittel stiegen in kaum vorstellbare Höhen. Eine weitere Auswirkung der Inflation: Die Kriegsschulden des Deutschen Reiches wurden immer geringer. 154 Milliarden Mark besaßen im November 1923 nur noch den Wert von 15,4 Pfennig des Jahres 1914. Diese Situation bewegte die Franzosen letztendlich, eine Überprüfung der deutschen Zahlungsfähigkeit zuzulassen. Eine Sachverständigenkommission unter der Leitung des Amerikaners Charles Gates Dawes sollte einen Plan erarbeiten, um einerseits Deutschland die Reparationszahlungen zu erleichtern, andererseits aber die Forderungen der Alliierten zu sichern.

Schließlich konnte am 15. November die Inflation mit der Einführung einer neuen Währung, der Rentenmark, beendet werden. Diese war durch eine Belastung von landwirtschaftlichem und industriellem Grundbesitz gesichert und machte den ersehnten wirtschaftlichen Aufschwung möglich.

Doch nicht nur wirtschaftliche und außenpolitische Faktoren bedrohten die Republik. Am 9. November hatte die bayerische Polizei einen von Adolf Hitler und General Erich Ludendorff geführten Demonstrationszug rechter Extremisten an der Münchner Feldherrnhalle auseinandergetrieben. Der nach dem Vorbild Mussolinis geplante „Marsch auf Berlin“ war gescheitert, bevor er überhaupt begonnen hatte. Wenige Monate später sollte Hitler deshalb zu fünf Jahren Festungshaft und einer Geldstrafe von 200 Goldmark verurteilt werden, wobei gleich eine „Bewährung“ nach der Verbüßung von nur sechs Monaten Haft in Aussicht gestellt wurde. Ludendorff kam gar mit einem Freispruch davon. Die Sympathie weiter Teile der Justiz mit den Rechtsputschisten war unverkennbar.

Bahnbrechende Erfindungen betrafen das uns heute so selbstverständliche Fernsehen. Am 19. Dezember meldete der in die USA emigrierte russische Physiker Wladimir Kosma Zworykin ein Patent auf die erste vollelektronische Fernsehbildröhre an. Damit war es ihm immerhin möglich, einfache Bildelemente rein elektronisch zu übertragen. Wesentlich weiter war man damals bereits mit der 1884 in Deutschland entwickelten Nipkow-Scheibe, mit deren Hilfe es ebenfalls 1923 gelang, ein stehendes Bild des US-Präsidenten Harding rund 200 km weit zu übertragen.

In den USA wurden 1923 die ersten elektrischen Scheibenwischer für Automobile hergestellt. Nur drei Jahre später folgte Bosch mit der Produktion.

Währungsverfall und Kurzarbeit

Auch Bosch leidet unter der Krise

Reichsbanknote

Fünf Milliarden Mark

A.00563109

Zu Beginn des Jahres hatte sich zunächst der durchaus positive Trend der Umsatzentwicklung von 1922 bei Bosch fortgesetzt. Um allerdings wegen der fortschreitenden Geldentwertung überhaupt an einigermaßen vergleichbare Werte zu kommen, konnte der Umsatz nicht mehr in Geld, sondern nur noch nach Gewicht und Menge der gelieferten Artikel berechnet werden. Als äußerst problematisch erwies sich dann aber doch die Tatsache, daß die Kunden ihre Ware wie üblich erst vier bis sechs Wochen nach Lieferung bezahlten. Bis dahin hatte die Inflation bereits einen großen Teil des Wertes „aufgefressen“. Die Folge waren steigende Preise, „weil jeder Geschäftsmann sich durch Entwertungszuschläge gegen Verluste zu schützen suchte“.

Im Laufe des Jahres 1923 war die deutsche Automobilindustrie fast vollständig zum Erliegen gekommen. Durch ihre hohen Preise war sie international einfach nicht mehr wettbewerbsfähig. Infolgedessen fielen die deutschen Automobilhersteller als Kunden für Bosch fast vollständig aus. Das bedeutete Kurzarbeit für die rund 10 000 Beschäftigten.

Der Bosch-Zünder bemerkte dazu: „Wären wir auf den deutschen Markt allein angewiesen gewesen, so hätten wir im letzten Vierteljahr wie so manches Unternehmen, das keinen Absatz nach dem Ausland hat, den ganzen Betrieb stilllegen müssen. Unser Auslandsgeschäft ermöglichte es uns, auch über die schlimmsten Wochen zwar nur mit Kurzarbeit, aber doch ohne nennenswerte Entlassungen hinwegzukommen.“

Nach der Einführung der Rentenmark im November war zwar sofort eine leichte Besserung des Auftrags-eingangs festzustellen, doch sollte es bald neue Probleme geben. Nach der gerade überwundenen Geldentwertung ließ sich schon um die Jahreswende eine zunehmende

Geldknappheit feststellen. „Unsere Kunden geben wohl Bestellungen auf, vermögen aber nicht, sie rasch zu bezahlen“, klagte man schon Ende Dezember. Bei Bosch sah man in dieser Situation nur eine Möglichkeit: Runter mit den Preisen! Um die Jahreswende hatten deshalb fast alle Bosch-Erzeugnisse niedrigere Preise als vor dem Ersten Weltkrieg.

Interessant ist sicher auch ein Blick in die alltäglichen Lebensumstände der Bosch-Arbeiter. In der ersten Maihälfte kostete ein Mittagessen in der Feuerbacher „Speiseanstalt“ 960 Mark, vier Wochen später schon 1 700 Mark. Für diesen – natürlich nicht kosten-deckenden – Preis gab es viermal wöchentlich Suppe, Fleisch und Gemüse; an einem Tag war nur fleischlose Kost zu haben. Lassen wir noch einmal den Bosch-Zünder zu Wort kommen: „Etwa 6- bis 8mal im Jahr liefert uns unsere Schweinemastanstalt eine leckere Metzelsuppe. Ein fleißiger Gärtner sorgt für Kopfsalat und sonstiges Gemüse.“ Daß es trotz eigener Schweinemast und eigenem Gärtner in den Jahren der Inflation häufig ein Kunststück war, ein ordentliches Essen auf den Tisch zu bringen, ist wohl jedem klar. Trotzdem wurde hin und wieder gemeckert, wie in jeder Kantine. Hermann Wagner, der Vorstand der Speiseanstalt, hatte für diese Nörgler einen guten Rat parat: „Vernünftig ist, wer sich mit dem Gebotenen bescheidet und weder durch Wort noch Gebärde den andern den Appetit verdirbt und so tut, als ob er sich sonst nur von Austern und Krammetsvögeln zu nähren pflege.“ Ein Leserbriefschreiber bestätigte denn auch wenige Wochen später: „(...) zum Essen (...) muß gesagt werden, daß es im allgemeinen zufriedenstellend ist. (...) Daß aber ab und zu Fehler unterlaufen, (...) kann nicht bestritten werden.“ Allerdings gebe sich die Küche alle Mühe, „den Charakter der Massenspeisung zu erdrücken“.



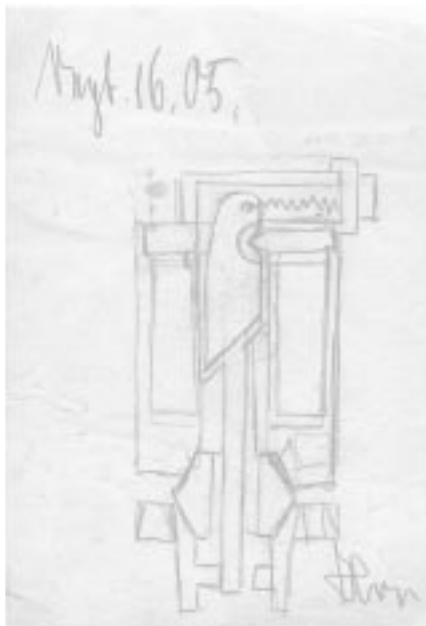
Ein Scheck über 1 Billion (= 1 000 Milliarden) Mark der Robert Bosch AG, ein Teil (!) der Lohnsumme in der zweiten Septemberwoche

Vater der Hochspannungs-Zündung Gottlob Honold

„Damit haben Sie den Vogel

„Damit haben Sie den Vogel abgeschossen.“ Mit diesem Satz quittierte Robert Bosch 1901 die Arbeit seines ehemaligen Lehrlings Gottlob Honold, nachdem es diesem gelungen war, einen neuartigen Zündapparat zu entwickeln. Honold starb vor 75 Jahren, am 17. März 1923.

Zündkerzenentwurf aus der Feder von Gottlob Honold



Gottlob Honold vor dem ersten Bosch-Geschäftsfahrzeug, einem Wagen von Panhard & Levassor



Als Sohn eines Lehrers war Gottlob Honold am 26. August 1876 in Langenau bei Ulm zur Welt gekommen. Nach dem Besuch des Realgymnasiums in Ulm wollte er wie drei seiner Brüder den Beruf des Ingenieurs erlernen. Zunächst jedoch sollte Gottlob nach dem Willen seines Vaters, wie damals üblich, eine Handwerkerlehre absolvieren. Der Vater wandte sich 1891 deswegen an Robert Bosch, den Sohn seines alten Bekannten Servatius Bosch. Nach einer kurzen Wartezeit konnte Gottlob Honold denn auch in der Werkstatt Boschs in Stuttgart mit einer Lehre als Feinmechaniker beginnen.

Nach der praktischen Ausbildung begann Honold an der Technischen Hochschule in Stuttgart mit der theoretischen Fundierung des Gelernten. Als ihm 1901 eine Assistentenstelle am dortigen Elektrotechnischen Institut angeboten wurde, traf Honold zufällig seinen einstigen Lehrherrn wieder. Robert Bosch, hoch erfreut über das Wiedersehen, machte ihm seinerseits ein Angebot, als technischer Leiter wieder bei ihm einzutreten. Die Zusage Honolds sollte sich als Glücksfall für die aufstrebende Firma erweisen, die kurz zuvor das erste eigene Fabrikgebäude bezogen hatte.

Honold stürzte sich mit Feuereifer in die von Bosch gestellte Aufgabe, eine verbesserte Zündung für Verbrennungsmotoren zu entwickeln. Die bis um die Jahrhundertwende benutzten Zündapparate hatten mit der rasanten Entwicklung im Motorenbau nicht Schritt gehalten. Die schnellaufenden

Motoren benötigten rasche und vor allem zuverlässige Zündfolgen. Nach wenigen Monaten hatte Honold die Bosch-Lichtbogen-Zündung entwickelt. Der neue Apparat überstand auch die härtesten Tests, denen er unterworfen wurde, mit Bravour. Darüber hinaus besaß er einen weiteren Vorteil gegenüber seinem Vorgänger, dem alten Niederspannungs-Magnetzünder, dessen kompliziertes Abreißgestänge dem jeweiligen Motor fast regelmäßig einzeln angepaßt werden mußte: Die neuen Zünder konnten komplett im Werk hergestellt werden. Der sonst so bescheidene Honold äußerte sich 20 Jahre später in einem Bosch-Zünder-Artikel voller Stolz: „Und ohne Überhebung dürfen wir sagen: Die Bosch-Zündung wird von allen nachgebaut, von keinem übertroffen.“

In der Tat hatte der 25jährige Pionierarbeit geleistet. Schon 1902, als der Hochspannungs-Magnetzünder in Serie ging, bestellte Daimler die neuen Apparate. Nur zwei Jahre später erreichte ein mit dem Hochspannungs-Apparat ausgestattetes Daimler-Automobil den damaligen Geschwindigkeitsweltrekord von 156 km/h. So trug Gottlob Honold mit seiner Erfindung maßgeblich zur Entwicklung schnellaufender Ottomotoren bei. Gleichzeitig aber begründete er damit den unaufhaltbaren Aufstieg des Hauses Bosch.

Mit der Hochspannungs-Magnetzündung war Honolds Tüftlergeist jedoch keineswegs erlahmt. Nach der Entwicklung einer neuen Zündkerze (System Honold) 1905/06 wandte er sich dem Hauptproblem bei Nachtfahrten mit dem Automobil zu, einer ausreichenden Beleuchtung. Die ab 1906 zunächst für das Königreich Württemberg, ab 1909 für das gesamte Deutsche Reich geltende Bestimmung, daß das Licht des Automobils mindestens zwanzig Meter weit leuchten müsse, erwies sich angesichts der

abgeschossen.“

immer höheren Geschwindigkeiten als nicht mehr ausreichend.

Honold, der selbst als eher rasanter Fahrer galt, war der Meinung, daß größtmögliche Sicherheit nur mit einem zweihundert Meter weit reichenden Licht gewährleistet wäre. Ein solches Licht schuf der Hobbyphotograph mit dem besonderen optischen Gespür, indem er exakt geformte und gefertigte Metallspiegel konstruierte, die ein nahezu perfektes Reflexionsvermögen besaßen. Seine Scheinwerferentwicklung ging bei Bosch 1913 in Serie.

Die Sicherheit im Straßenverkehr stand auch bei der Entwicklung des Bosch-Horns im Vordergrund. Um arglose Fußgänger zu warnen, waren bereits zahlreiche Warnsignale an Automobilen im Einsatz. Die meisten hatten sich als sehr mangelhaft erwiesen. Entweder waren die Hörner kaum zu hören oder es entwich ihnen ein unangenehmer, manchmal geradezu ohrenbetäubender Lärm. Der Wunsch nach einem eindringlichen, gut hörbaren aber nicht trommelfellschädigenden Warnsignal wurde mit der Vorstellung des Bosch-Horns auf der Berliner Automobilausstellung 1921 erfüllt. Es wurde rasch zum Verkaufsschlager.

Der Erfolg der von Honold entwickelten Bosch-Erzeugnisse mochte letztlich auch darin begründet liegen, daß er nicht nur zahlreiche Versuche im Labor, sondern eben auch umfangreiche Praxistests an seinem eigenen Wagen vornahm und erst nach gründlichster Prüfung die Herstellung freigab. Sicher ein Grund für die hohe Qualität der Bosch-Erzeugnisse.

Überhaupt widmete Honold einen großen Teil seiner Freizeit der technischen Tüftelei, und so mußten seine Frau und seine drei Kinder häufig auf ihn verzichten. Daß der älteste Sohn noch kurz vor Honolds Tod bei Bosch als Lehrling anfing, hat ihm sicher viel bedeutet, lag ihm doch die Lehrlings-



werkstatt immer besonders am Herzen. Soweit es die Zeit zuließ, nutzte er die Möglichkeit, seine Erfahrung an die Lehrlinge weiterzugeben. Obwohl mit der Entwicklungsleitung bei Bosch weitgehend ausgelastet, fand er doch immer wieder Zeit, „seine“ Produkte auf internationalen Automobilausstellungen mit denen der Konkurrenz zu vergleichen und gleichzeitig bei diesen Reisen die Auslandsvertretungen von Bosch zu besuchen. Von einer dieser Reisen kehrte Gottlob Honold todkrank zurück und starb am 17. März 1923 im Alter von nur 47 Jahren an einer Blinddarmentzündung.

Nach Gustav Klein, Eugen Kayser und Heinrich Kempfer verlor Robert Bosch mit Gottlob Honold den vierten engen Mitarbeiter innerhalb weniger Jahre. Voller Anerkennung für das Lebenswerk Gottlob Honolds schrieb er in einem Nachruf: „Alle die Erzeugnisse, die in den letzten Jahren aus meinen Werken hinausgingen und meiner Firma zu ihrem Weltruf verholfen haben, tragen den Stempel seines Geistes. (...) Wenn Honold mit einer neuen Sache fertig war und sie zur Herstellung freigab, dann verlangte die Fachwelt das Bosch-Erzeugnis. (...) Wer das Beste wollte, mußte das Bosch-Erzeugnis wählen.“

Die vier Bosch-Direktoren Gustav Klein, Ernst Ulmer, Gottlob Honold und Hugo Borst (v. l. n. r.)

Zum Weiterlesen:

- Otto Debatin, Sie haben mitgeholfen, Stuttgart 1963, S. 44–54.
- Gottlob Honold, Wie entstand die Bosch-Lichtbogen-Zündung? in: Bosch-Zünder 2/1921, S. 37–44.
- Robert Bosch, Gottlob Honold, in: Bosch-Zünder 4/1923, S. 74–75.
- Hugo Borst, Erinnerungen, in: Bosch-Zünder 4/1923, S. 78–80.

Am Anfang war das Logo Vom blauen Punkt zu Blaupunkt

1927 wurde die Ideal-Radiotelefon- und Apparatefabrik in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und nannte sich von da an Ideal-Werke, Aktiengesellschaft für drahtlose Telephonie. Bis 1936 residierten die Ideal-Werke im Berliner Stadtteil Hohen-schönhausen, Große Leegestr. 97/98.

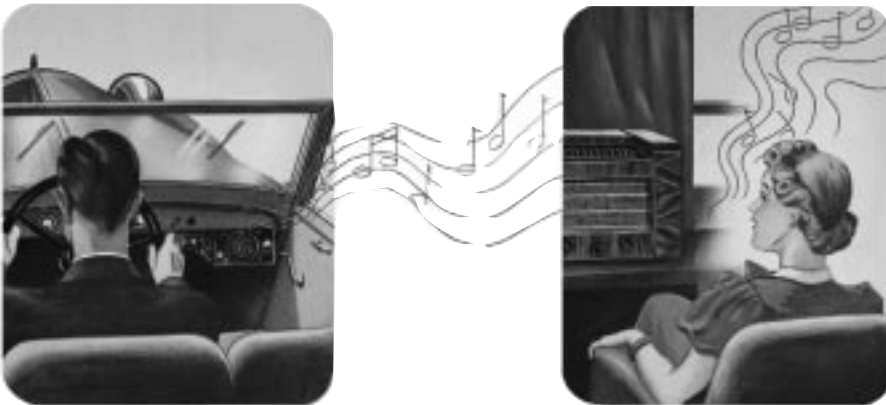
Mit digitalen Klängen rollt ein Auto über den Asphalt. Navigationspfeile weisen den Weg. Das ist Blaupunkt heute. Und gestern? Vor 75 Jahren tauchte der blaue Punkt erstmals an einem Kopfhörer der Ideal-Werke in Berlin auf. Blenden wir zurück in eine Zeit, als in Deutschland zwar noch keine Autobahn gebaut war, wohl aber das Radio seine ersten Töne von sich gab.

1923 Zehn Billionen Mark, eine nicht eben unbeträchtliche Summe, brachten Ottmar Voelk, Alfred Daeschner und Alfons Geister auf, um sich am 17. November dieses für Deutschland so trostlosen Jahres ins Handelsregister beim Amtsgericht Berlin-Mitte eintragen zu lassen. Sie gründeten als Geschäftsführer die Ideal-Radiotelefon- und Apparatefabrik GmbH. Es war die Zeit der Inflation, eigentlich nur eine Zeit für große Gelder, nicht aber für große Sprünge. Doch wagten sich Voelk, Daeschner und Geister in eine Technik vor, die knapp drei Wochen zuvor in Deutschland ihren Einzug gehalten hatte: Am 29. Oktober hatte die Funkstunde in Berlin ihre Sendungen aufgenommen. Die ersten Radios waren Detektor-Empfänger, die es mit Kopfhörern auszurüsten galt. Genau solche Kopfhörer brachte die junge Firma Ideal auf den Markt. Schon damals mag es Qualitätsprüfungen gegeben haben. Und schon damals wußte man Qualitätserzeugnisse auszuzeichnen. Die „idealen“ Kopfhörer trugen bald ein blaues kreisförmiges Zelluloid-Plättchen. Und nur wenige Wochen waren seit der Firmengründung vergangen, bis dieser blaue Punkt beim Reichspatentamt in Berlin als Warenzeichen angemeldet wurde. Allerdings sollte es noch 15 Jahre dauern, bis das Firmenzeichen zum Firmennamen wurde, aus Ideal also die Blaupunkt-Werke GmbH hervor-

ging. Am Anfang war das Logo, und das zu einer Zeit, als noch keiner von „corporate identity“ sprach. Auch wenn der blaue Punkt um die Welt ging, auf ein Stammkapital von zehn Billionen Mark sollte Blaupunkt nie mehr kommen.

1930 Schon in den ersten Monaten dieses wirtschaftlich wiederum schweren Jahres nahm Alfred Daeschner, inzwischen Mehrheitseigner der Ideal-Werke für drahtlose Telephonie, Verhandlungen mit einem branchenfremden Unternehmen auf. Sein Gesprächspartner war Hermann Fellmeth, seinerzeit Direktor der Robert Bosch AG. Was führte die beiden zusammen? Längst war aus Ideal ein vielseitiger Radio-Anbieter geworden. Man propagierte den „Blaupunkt zum Mitnehmen“ – mit vier Röhren, einer Rahmenantenne, Lautsprecher sowie Gitter- und Anoden-Batterie allerdings noch keineswegs ein Kofferradio, geschweige denn ein Walkman. Noch schwerer wogen die Phonoradio-Musikschränke, lieferbar in Eiche- oder Nußbaumfurnier. So breit sich also das Programm aufgefächert hatte, die Fertigungstiefe war eher gering geblieben. Im wesentlichen befaßte man sich mit der Montage von Zukaufteilen. Eben dies machte Ideal für Bosch interessant. Denn der Stuttgarter Autozulieferer suchte nach einem Beschäftigungsausgleich für schlechte Zeiten, damals noch nicht Diversifikation genannt.

Über einen Fabrikationsvertrag waren sich Daeschner und Fellmeth bald einig. Schon am 1. September wurde Bosch bevorzugter Lieferer von Radiobauteilen für die Ideal-Werke. Nicht ganz so einfach ließ sich eine Beteiligung realisieren. Zwar war Ideal gesellschaftsrechtlich unabhängig, doch über Lizenzverträge eng an Telefunken gebunden. Daeschner und Fellmeth brauchten bis zum



Abbildungen aus einem Prospekt des Jahres 1938

16. Oktober, um einen Übernahmevertrag auszuklügeln, der durch den Lizenzgeber nicht genehmigt werden mußte. Darin trat als Käufer von Ideal nicht die Robert Bosch AG selbst auf, sondern die ihr nahestehende Industria-Kontor AG in Chur. Noch drei Jahre sollten vergehen, bis Bosch alle Anteile direkt erwerben konnte. Auf die technische Entwicklung allerdings nahm die angehende Muttergesellschaft schnell Einfluß. Dies sollte sich schon im schwärzesten Jahr der Wirtschaftskrise an einem Gerät zeigen, das die Welt so noch nicht gesehen hatte.

1932 Es war der Schlager der Funkausstellung dieses sonst so hoffnungslosen Jahres. Als in Deutschland sechs Millionen Menschen arbeitslos waren, kam der AS 5 auf den Markt, der erste Auto-Empfänger von Blaupunkt. Kostenpunkt: 465 Reichsmark, seinerzeit ein Drittel vom Preis eines Autos. Erprobt auf einer deutschen Sahara-Expedition, war der AS 5 nicht etwa in Berlin entwickelt worden, sondern in Stuttgart – durch eine Ingenieurgruppe von Bosch. Und eine Musterwerkstatt der angehenden Muttergesellschaft stellte die ersten 300 Stück her. Noch bis 1940 sollten Entwicklung und Fertigung von Autoradios in Stuttgart verbleiben, Berlin war durch die steigende Nachfrage nach Volksempfängern gut ausgelastet. Um den Rundfunk auf Rädern überhaupt möglich zu machen, hatten die Bosch-Ingenieure einige knifflige Probleme zu lösen. Im AS 5 zum Beispiel galt es die damals

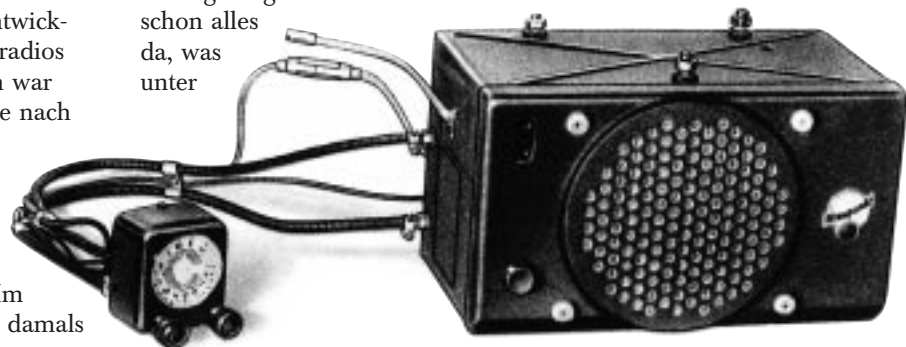
üblichen Glaskolbenröhren so unterzubringen, daß sie auch während der Fahrt nicht zerbrachen. Eine technische Meisterleistung, begleitet von einer Ergonomie, die erstaunlich modern erscheint.

Der zeitgenössische Prospekt drückte dies in einer Sprache aus, die nicht ganz so modern anmutet: „In der Führung des Autos oder Bootes wird der Fahrer in keiner Weise beeinträchtigt. Unterhalb des Lenkrades an der Steuersäule wird ein kleines Bedienungsteil angebracht, das mit dem Empfänger durch eine biegsame Welle und Kabel verbunden ist und die Apparatur durch Fernsteuerung in Tätigkeit setzt. Die indirekte Ausleuchtung der auf Wellenlängen und Stationsnamen geeichten Trommelskala gestattet auch bei Nachtfahrten eine bequeme Bedienung des Gerätes. Die Ein- und Ausschaltung der Anlage geschieht durch einen kleinen Schlüssel, der gleichzeitig zur Schaltung auf Schallplatten-Übertragung dient. Man kann also auch – nimmt man einen Kofferapparat mit auf die Fahrt – seine Platten durch den Empfänger verstärkt über die Lautsprecher hören. Nach Abziehen des Schlüssels wird eine Benutzung durch Unbefugte unmöglich gemacht.“ Es war also schon alles da, was unter

Musik im Auto Musik wie zu Hause.

Wer wünscht es nicht, auf langer Fahrt angenehme Begleitung zu haben? Und was könnte unterhaltsamer sein als ein Radiogerät? Mit einem Handgriff stellen Sie während der Fahrt den gewünschten Sender ein und schon erklingt Musik, hören Sie Wetter- und Tagesnachrichten. Gebannt sind Langeweile und aufkommende Müdigkeit.

**Fahre nicht alleine ---
mit BLAUPUNKT-Autoradio
fährt es sich fröhlicher.**





BLAUPUNKT

beschreibt sich Durrankbieren.

den **FERNSEHEMPFÄNGER**

V 52

BILD UND TON IN
VOILENDE ER
HARMONIE



Autohifi-Freaks auch heute angesagt ist, ob Fernbedienung oder Nacht-design, ob externe Tonkassette oder Diebstahlschutz. Und doch war das AS 5 noch zu schwer und zu teuer, um wirklich ein Massenschlager zu werden. Dies sollte sich schon sieben Jahre später ändern, als Blaupunkt den Auftrag für das erste Volkswagen-Autoradio erhielt. Ein Einblock-Gerät, das nur 76 Reichsmark kosten durfte. Doch die Zielgruppen, die dieses Autoradio hätte finden können, mußten erst mal in den Krieg ziehen.



Das Bosch-Werk im Hildesheimer Wald war im Zweiten Weltkrieg unzerstört geblieben. Auf diesem Gelände fanden einige Blaupunkt-Ingenieure Unterschlupf, die von Berlin in den Westen gezogen waren. Sie begannen dort schon im Sommer 1945 mit ersten Radioreparaturen.

1945 Zerstörung, Verlagerung, Flucht. Eher unauffällig bereist ein junger Ingenieur das Hannöversche. Er hat Telegramme aus Berlin bei sich, Hinweise auf Brauereien und Jagdschlösser zwischen Harz und Weser. Da heißt es zum Beispiel: „Besuch sofort Porzellanfabrik Fürstenberg/Weser.“ Eine unmißverständliche Anweisung aus der Berliner Blaupunkt-Zentrale. In deren Auftrag inspiziert Udo Werr, damals Assistent der technischen Geschäftsführung, mögliche Verlagerungsstandorte im Westen. Improvisieren hatte man bei Blaupunkt längst gelernt. Schon 1943 war das seinerzeitige Stammwerk in Berlin-Wilmersdorf von Bomben schwer getroffen worden. Danach verlagerte man die Produktion in vermeintlich sicheres Terrain, nach Küstrin an der Oder, nach Reichenberg im Sudetenland – und in die Katakomben des Berliner Olympiastadions. Als jedoch die Russen anrückten, setzte sich auch Blaupunkt ab – zunächst allerdings nicht weit genug. Denn ausgewählt wurde nicht die Porzellanfabrik an der Weser, sondern

eine Landwirtschaftsschule im altmärkischen Salzwedel. Sehr bald tauchte dort mit den britischen Truppen ein Colonel French auf. Wohlwissend, daß die Altmark wenig später russisch würde, bedeutete er den Leuten von Blaupunkt, sich doch weiter nach Westen abzusetzen. Einige Ingenieure wurden sogar zu einer „Interrogation“ nach London einberufen, andere mußten im Auftrag der „Tommies“ die Funkanlagen auf dem Brocken abmontieren, bevor diese in die Hände der Russen fielen. Udo Werr hatte derweil als weiteres Ausweichquartier Hildesheim vorgeschlagen. Seit seiner Inspektionsrundreise wußte er, daß im Hildesheimer Wald das Bosch-Werk unzerstört geblieben war. So konnte man dort schon im Sommer mit ersten Radioreparaturen beginnen. Allerdings, voll durchorganisieren ließ sich der Treck nach Westen keineswegs. Denn nicht wenige Mitarbeiter blieben in Berlin, andere schlugen sich nach Bayern durch und siedelten sich später in Darmstadt an. Noch sieben Jahre sollte Blaupunkt dreigeteilt bleiben.

Inzwischen kam der erste Fernseher auf den Markt, der V52, ein Gerät mit hölzerner Jalousie. 1952 traf die Bosch-Geschäftsführung die Entscheidung, Blaupunkt in Darmstadt zu konzentrieren. Dies rief den seinerzeitigen Hildesheimer Regierungspräsidenten Backhaus auf den Plan. Dessen Blitzbesuch in der Bosch-Zentrale brachte die Wende: Hildesheim wurde Blaupunkt-Sitz. Damit war der Standortvorschlag des jungen Ingenieurs, der gegen Kriegsende durch das Hannöversche gereist war, bestätigt worden.

1972 An einem eisigen Wintertag verlegen Wissenschaftler der Technischen Hochschule Aachen Induktionsschleifen auf der Schillerhöhe. Sie installieren, kaum zu glauben, rund um die Bosch-Zentrale eines der ersten Verkehrsleitsysteme. Als wäre ausgerechnet dort ein Stau zu verhindern gewesen. In Wahrheit gilt es, das System, dessen Erforschung von Bosch gefördert wird, der Geschäftsführung vorzuführen. Die ist beeindruckt und entscheidet, daß die Blaupunkt-Entwicklung sich des Themas ernsthaft annimmt. Daraus entstand, kurz nachdem Mitte der 70er Jahre das erste Autoradio mit Verkehrsfunk herausgekommen ist, das Autofahrer-Leit- und Informationssystem Ali, erprobt auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen. Bald wechselten auch einige Wissenschaftler aus Aachen nach Hildesheim, unter ihnen Otmar Pilsak. Seine erste Aufgabe bei Blaupunkt: eine Zielführung für Autofahrer außerhalb der Autobahnen zu entwickeln. Dies konnte nur unabhängig von jedweder Infrastruktur funktionieren, denn Induktionsschleifen in allen Landstraßen zu verlegen, war schlechterdings zu aufwendig. Und binnen eines Jahres dachte Pilsak voraus, was heute zum technischen Stand eines jeden Navigationssystems für engmaschige Straßennetze gehört: Ortung mit digitaler Straßenkarte, Routenempfehlungen mit Sprachausgabe und Richtungspfeilen auf einem Bildschirm. Ein Konzept, das seinerzeit den schönen Namen Eva erhielt und in ein Pilotprojekt einmündete – gefördert vom Forschungsministerium. Doch so groß das öffentliche Interesse war, zur Marktreife gelangte Eva nicht – auch deshalb, weil es noch keine CD-Rom als Massenspeicher für die digitale Straßenkarte gab, sondern nur die Kassette. Das ganze deutsche

Straßennetz zu erfassen, inklusive aller Einbahnstraßen-Regelungen, erschien nach dem damaligen Stand der Technik als zu aufwendig. Die erste Travelpilot-Generation fiel denn auch hinter Eva zurück, sie zeigte nur Position und Ziel an, gab aber keine Routenempfehlungen. Erst 1993 fiel der Startschuß für die Entwicklung eines Zielführungssystems auf der Basis einer deutlich verbesserten Rechner- und Speichertechnik. Seit 1995 ist der Travelpilot der zweiten Generation auf dem Markt. Er sagt dem Autofahrer an jedem Knotenpunkt, wo es langgeht – genauso, wie es sich Otmar Pilsak in den 70er Jahren vorgestellt hatte.



Die Navigation ist heute, als Ergänzung zum Autoradio, ein großer Hoffnungsträger für die 2 600 Blaupunkt-Mitarbeiter in Hildesheim. Wichtig schon deshalb, weil es keine Fernseher mit dem blauen Punkt mehr gibt – und die fernöstliche Konkurrenz stärker ist denn je. Schön wär's, wenn irgendein Navigationsrechner auch den besten Weg in die Zukunft wüßte: zum Erfolg geradeaus, dann halblinks und wieder rechts. Doch ist dieser Weg so schwierig wie vor 75 Jahren.

Zum Weiterlesen:

- Karl Hilpert, Die Rundfunk-Industrie dargestellt am Beispiel der Blaupunkt-Werke GmbH Berlin-Wilmersdorf, Leipzig 1939.
- Anton J. Knott, Ein blauer Punkt wurde zum Firmennamen, in: Jahrbuch des Landkreises Hildesheim 1991, S. 23ff.

Sehen und gesehen werden Bosch-Radlicht in Berlin präsentiert



Neben zahlreichen Automobilzubehörteilen wurde auf der Berliner Automobilausstellung vom 28. September bis 7. Oktober 1923 erstmals auch das neuentwickelte Radlicht auf dem Bosch-Stand ausgestellt.

„Schon immer hat der Radfahrer den Kraftwagenfahrer und den Motorradfahrer um den elektrischen Scheinwerfer beneidet und auch sich ein ‚Bosch-Licht‘ für sein Rad gewünscht. Diese Sehnsucht ist nunmehr erfüllt durch das elektrische Bosch-Radlicht.“

Mit diesen Worten wies der Bosch-Zünder 1923 auf die Bedeutung des neuen Radlichts hin.

Ursprünglich dienten zur Beleuchtung des Fahrrades Kerzen- und Öllampen. Radfahren in der Dunkelheit war mit dieser Art der Beleuchtung sicher noch kein Vergnügen. Die Lampen verrußten leicht und gaben ein nur unzureichendes Licht. Außerdem waren sie alles andere als wetterfest. Als kurze Zeit später Karbidlampen die herkömmlichen Kerzen und

Öllampen verdrängten, war immerhin schon einmal für ein helleres Licht gesorgt. Optimal war die Lösung dennoch nicht. Als das „Ei des Kolumbus“ sollte sich erst die elektrische Fahrradbeleuchtung erweisen.

Die erste Dynamobeleuchtung für Fahrräder war bereits 1904 von der Firma Berko gebaut worden. Während das Ausland diese Neuerung sofort annahm, mußten deutsche Radfahrer noch bis zum Jahre 1910 warten, ehe sie auf dieses wesentlich zuverlässigere und hellere Licht, das zudem einfach zu handhaben war, zurückgreifen konnten. Kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges wandte sich schließlich auch die Firma Bosch, die sich bis dahin vorrangig mit Automobilausrüstung beschäftigt hatte, der elektrischen Fahrradbeleuchtung zu. Doch bis zur Präsentation des ersten Bosch-Radlichts

auf der Berliner Automobilausstellung 1923 war es noch ein weiter Weg. Mehrere Prototypen wurden entwickelt, die zunächst umfangreiche Tests zu überstehen hatten. Beim ersten Entwurf des Bosch-Radlichts waren Dynamo und Scheinwerfer noch zu einer Einheit zusammengefaßt. Diese Konstruktion hatte allerdings eine mangelhafte Bodenausleuchtung zur Folge, da die Lampe seitlich an der Vorderradgabel angebracht werden mußte und somit mehr Licht zu einer Seite hin abgab, während die andere Seite schlecht beleuchtet war. Also mußten Lichtmaschine und Scheinwerfer getrennt werden, damit der Scheinwerfer an der Mitte der Lenkergabel angebracht werden konnte. Probleme gab es anfänglich auch mit dem Glockenmagneten, der während der Versuchsreihe 1918/19 hin und wieder der hohen Spannung nicht standhielt und dann explodierte.

Trotz aller Probleme gelang schließlich die Konstruktion einer gebrauchstüchtigen Radbeleuchtung. An exponierter Stelle des Bosch-Standes auf der Berliner Automobil-ausstellung 1923 war eine Säule aufgestellt worden, an der ein Radlicht befestigt war. Dieses Radlicht wurde von einem Rad angetrieben, das mit einem Geschwindigkeitsmesser verbunden war. So konnte der Besucher des Standes beobachten, wie hell das Licht bei den entsprechenden Geschwindigkeiten leuchtete.

Das Bosch-Radlicht wurde ein Erfolg. Es galt bei den Kunden als zuverlässig, leicht zu handhaben und vor allem als wetterresistent – gesetzt den Fall, man wollte oder mußte bei Regenwetter überhaupt mit dem Fahrrad fahren. Weitere Vorteile bot das Radlicht durch niedriges Gewicht, kleine Abmessungen und den geringen Kraftaufwand, der nötig war, um das Licht zum Leuchten zu bringen. Dabei erzeugte der Dynamo bereits



bei Fußgängergeschwindigkeit (4 km/h) genug Strom, um die Straße ausreichend zu beleuchten. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h wurde die volle Leistung der Lichtmaschine mit einem Watt erreicht. Auch dafür, daß selbst „Rasern“ bei einer Geschwindigkeit von 24–30 km/h das Licht wegen Überlastung nicht ausging, war gesorgt.

Verkaufsfördernd war auch der niedrige Preis des Bosch-Lichts. Dazu noch einmal der Bosch-Zünder: „Radfahrer gehören im allgemeinen nicht zu den Großkapitalisten (...) Die Kosten für eine vollständige Bosch-Radlicht-Anlage sind für jeden Radfahrer erschwinglich.“ Der Preis von 18 Mark kam eben auch kleinen Portemonnaies entgegen. Letztendlich bot das Bosch-Radlicht also Komfort und Sicherheit zum kleinen Preis.

Ausschlagen der Radlicht-Scheinwerferspiegel



Zum Weiterlesen:

- Von der Berliner Automobilausstellung, in: Bosch-Zünder 1923, S. 226–229.
- Das Bosch-Radlicht, in: Bosch-Zünder 1924, S.58–59.



1948

Ein weiteres Nachkriegsjahr Währungsreform, Berliner Blockade, Parlamentarischer Rat

Personalien

Mahatma Gandhi ermordet

Am 20. Januar 1948 wird Mohandas Karamchand Gandhi, genannt Mahatma, von einem fanatischen Hindu in Neu-Delhi erschossen. Der 1869 geborene Gandhi avancierte mit seinem Prinzip des gewaltlosen Widerstands in der britischen Kronkolonie Indien innerhalb weniger Jahre zum herausragenden Führer der indischen Nationalbewegung. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges versuchte er verzweifelt, die Einheit des Subkontinents beim Weg in die Unabhängigkeit zu bewahren und die blutigen Auseinandersetzungen zwischen Hindus und Muslimen zu verhindern.

Orville Wright gestorben

Am 30. Januar stirbt der amerikanische Flugzeugpionier Orville Wright in Dayton (Ohio). Zusammen mit seinem vier Jahre älteren Bruder Wilbur betrieb der 1871 geborene Orville zunächst eine kleine Fahrradfabrik in seiner Heimatstadt. Bekannt wurden die Brüder Wright dann durch ihre 1900 begonnenen Flugversuche. Mit einem Doppeldecker, der durch einen 12-PS Motor angetrieben wurde, gelangen ihnen 1903 in Kitty Hawk erstmals Gleitflüge von bis zu 255 m Länge. Die ersten Kurvenflüge folgten ein Jahr später, und bereits 1905 konnten die beiden Brüder Strecken von bis zu 45 km ohne Steuerungsprobleme bewältigen.

Flüchtlinge und Vertriebene, Obdachlose, Trümmer und Zerstörung sowie ein jäher Währungsverfall machten die wirtschaftliche Gesundung Deutschlands für die Alliierten zur primären Aufgabe. Während der Londoner Sechsmächtekonferenz im Februar erarbeiteten die USA, Großbritannien, Frankreich und die Benelux-Staaten Empfehlungen für die Zukunft Deutschlands. Der wirtschaftliche Zusammenschluß der vier Zonen und eine Währungsreform sollten Deutschland lebensfähig und damit auch zum Handelspartner machen. Die UdSSR band ihre Zustimmung zu den Plänen an eine Viermächtekontrolle über das Ruhrgebiet, die jedoch von den Westmächten abgelehnt wurde.

Im April wurde die Organisation für Europäische Wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) gegründet. Aufgabe der Organisation war vor allem der wirtschaftliche Wiederaufbau Europas im Rahmen des Marshallplans. Das nach dem amerikanischen Außenminister benannte Hilfsprogramm umfaßte neben Sachleistungen auch Kredite für die politischen Partner der USA.

Da die UdSSR den Alliierten Kontrollrat nach der Londoner Konferenz verlassen hatte, führten die Westmächte am 20. Juni eine Währungsreform für ihre drei Zonen allein durch. An der Reformplanung maßgeblich beteiligt waren auch westdeutsche Experten wie Ludwig Erhard. Als neues Zahlungsmittel im Westen wurde die „Deutsche Mark“ (DM) eingeführt. Jeder Bürger erhielt 40 DM „Kopfgeld“, 60 Reichsmark konnten zusätzlich in 60 DM umgetauscht werden. Nur drei Tage später, am 23. Juni, führte die UdSSR ihrerseits eine neue Währung in der sowjetisch besetzten Zone ein. Dies war jedoch nicht die einzige Reaktion auf die westdeutsche Währungsreform. Am 24. Juniriegelten die Sowjets

sämtliche Land- und Wasserwege von Westdeutschland nach Berlin ab, um den Abzug der Westalliierten aus Berlin zu erzwingen. Durch die Blockade waren vor allem auch Lebensmitteltransporte unterbunden. Um der notleidenden Bevölkerung zu helfen, transportierten ab 28. Juni britische und amerikanische Flugzeuge, im Volksmund bald „Rosinenbomber“ genannt, praktisch rund um die Uhr Hilfsgüter nach Berlin. Bis zur Aufhebung der Blockade im Mai 1949 wurden auf fast 200 000 Flügen rund 1,48 Millionen Tonnen Güter in die blockierte Stadt transportiert. Trotzdem litt die Bevölkerung schwer unter der Situation. Infolge des beschränkten Frachtraumes in den Flugzeugen gab es für viele Monate fast nur noch Lebensmittel in getrockneter Form. Rohstoff- und Energiemangel zwangen viele Betriebe zur Schließung.

Am 1. September trat in Bonn der Parlamentarische Rat zu seiner ersten Sitzung zusammen. Die von den Länderparlamenten der westlichen Zonen gewählten 65 Abgeordneten hatten von den Westalliierten den Auftrag erhalten, eine demokratische Verfassung für eine westdeutsche Republik zu erarbeiten. Zum Präsidenten des Rates wurde der CDU-Politiker Konrad Adenauer gewählt, den Vorsitz des für die Verfassung maßgeblichen Ausschusses übernahm der Sozialdemokrat Carlo Schmid.

Das Leben normalisierte sich zusehends. Im August fand das erste Endspiel um die westdeutsche Fußballmeisterschaft in Köln statt. Mehr als 70 000 Zuschauer erlebten den 2:1 Sieg des 1. FC Nürnberg über den 1. FC Kaiserslautern. Auch in der sowjetisch besetzten Zone wurde ein Fußballmeister gekürt: Die SG Planitz. Ein weiterer Schritt in Richtung auf eine langdauernde Teilung Deutschlands.

Neuanfang mit gemischten Gefühlen

Währungsreform und Entkartellierung

Das Jahr 1948 bei Bosch war geprägt durch zwei Ereignisse: den vorläufigen Entkartellierungsbescheid und die Währungsreform.

Im Gesetz Nr. 56 der amerikanischen bzw. in der Verordnung Nr. 78 der britischen Militärregierung war festgelegt worden, daß die „übermäßige Konzentration deutscher Wirtschaftsmacht“ verboten werden sollte. Alle Firmen, die mehr als 10 000 Mitarbeiter beschäftigten, wurden einer Überprüfung unterzogen, die feststellen sollte, ob die einzelnen Firmen nach ihrer Größe und Bedeutung eine „übermäßige Wirtschaftsmacht“ darstellten oder aufgrund ihrer Patent- oder Vertragsstellung den freien Handel gefährdeten. Am 25. März 1948 traf der vorläufige Entkartellierungsbescheid bei Bosch ein. Das Ergebnis war zunächst erschreckend. Da, laut Bericht, „der größte Teil der deutschen Erzeugung von Diesel- und Vergasermotoren sowie von Kraftwagen, Radios und Fernsehgeräten vom Bosch-Konzern abhängig“ und somit kein Wettbewerb möglich wäre, sollte sich Bosch von seinen Tochtergesellschaften trennen. Betroffen waren vor allem die Werke in Hildesheim und Bamberg, die rein rechtlich gesehen eigenständige Gesellschaften darstellten. Auch Blaupunkt, Junkers und Kino-Bauer fielen unter den Beschluß. Seine Durchführung wäre einer Katastrophe gleichgekommen. Die Geschäftsführung legte umgehend Einspruch ein. Eine endgültige Entscheidung war damit zumindest vorerst vertagt.

Nach dem Schock im März folgte ein kleiner Lichtblick im Juni. Die Währungsreform war auch für Bosch ein wichtiger Schritt beim wirtschaftlichen Wiederaufbau. Die Einführung der neuen Währung hob die Arbeitsmoral. Aufgrund des Währungsverfalls hatten sich über 200 Arbeiter krank gemeldet. Nach dem Motto: Wozu

arbeiten, wenn es für Lohn noch nicht einmal das Notwendigste gibt? Da Bosch relativ schnell die vollen Junigehälter in D-Mark zahlen konnte, war der Mangel an Arbeitskräften bald kein Thema mehr. Das Unternehmen profitierte von dem durch die Währungsreform ermöglichten „Wirtschaftswunder“. Im Geschäftsbericht 1948/49 hieß es dazu: „Mit der Währungsreform setzte in Westdeutschland ein wirtschaftlicher Aufschwung unerwarteten Umfangs ein, an dem wir in erfreulichem Ausmaß teilnehmen konnten.“ Trotzdem war man mit dem Erreichten noch nicht ganz zufrieden. Der Mangel an Material wurde nur zum Teil beseitigt, und so konnten die einzelnen Betriebe, die nun zwar über genügend Mitarbeiter verfügten, ihre Kapazität gleichwohl nur selten voll ausschöpfen. Eisen und Stahl waren nach wie vor sehr schwer zu beschaffen. Trotz der schlechten Materiallage gelang es aber, den Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Gebäude in Gang zu halten, wenn auch langsam.

Im ersten Halbjahr 1948 hatte es sieben schwere Betriebsunfälle sowohl in der Produktion als auch beim Wiederaufbau der zerstörten Gebäude gegeben. Daher schien es an der Zeit, die Mitarbeiter durch Wandtafeln, Plakate, Vorträge und Filme auf Unfallverhütungsmaßnahmen aufmerksam zu machen. Mit der Bosch-Unfallverhütungswoche vom 6.–10. September kehrte auch wieder so etwas wie Normalität in den Arbeitsalltag ein. Die Aktion wurde allerdings von einem neuerlichen Unglücksfall überschattet. Ein Arbeiter zog sich beim Sturz von einem Gerüst tödliche Verletzungen zu. Die daraufhin ergriffenen Maßnahmen zeigten sich erfolgreich. Die Rate der Betriebsunfälle sank im zweiten Halbjahr um über die Hälfte.

Das Spruchband zur Bosch-Unfallverhütungswoche zwischen den noch teilweise zerstörten Fabrikgebäuden im Werk Stuttgart



Immer noch besser

Das Betriebliche Vorschlagswesen nach dem Krieg



Aufruf aus dem Bosch-Zünder

„Die Mitarbeit am Aufbau und Wohl der Firma ist Sache aller Betriebsangehörigen. Daran soll jeder nicht nur durch seine tägliche Mitarbeit teilhaben, sondern auch durch die Möglichkeit, selbst Vorschläge machen und Anregungen geben zu können.“ So meldete sich das Betriebliche Vorschlagswesen im „Kleinen Bosch-Zünder“ im Herbst 1948 zurück. Mit einer neuen Richtlinie, die höhere Vergütungssätze vorsah, sollte das Interesse an Verbesserungsvorschlägen geweckt und weiterhin gefördert werden.

Die Geschichte des Betrieblichen Vorschlagswesens reicht bis zur Jahrhundertwende zurück und begann bei Bosch damals mit der Einführung sogenannter Vorschlagsbücher. In diese wurden Anregungen jeglicher Art der Abteilungs- und Betriebsvorsteher, der Meister und aller anderen technischen und kaufmännischen Angestellten aufgenommen. Arbeiter waren noch von der Teilnahme ausgeschlossen.

Institutionalisiert wurde das Betriebliche Vorschlagswesen 1928, und nun bot es allen Mitarbeitern die Möglichkeit, Anregungen und Vorschläge beim Arbeiter- oder Angestelltenbüro einzureichen. Unter der Rubrik „Wer Vorschläge wußte“ erschienen fortan im Bosch-Zünder Verbesserungsvorschläge von Mitarbeitern, die „durchgeführt und belohnt“ werden konnten. So hat sich der Mechaniker Freudenberg im Zünderwerk 1931 mit einer Verbesserung beim Ankerwickeln durch Verwendung eines Wickeldorns, die eine 50prozentige Zeitersparnis brachte, eine schöne Belohnung verdient.

In den folgenden Jahren – insbesondere nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges – geriet das Betriebliche Vorschlagswesen unter den Einfluß der Deutschen Arbeitsfront (DAF),

die es für die Rüstungsbetriebe geradezu „verordnete“ und durch Veröffentlichung der Ergebnisse einen „Wettstreit“ zwischen den Firmen in Gang setzte.

Von 1948 an war das Verbesserungswesen ganz auf den friedlichen Aufbau des durch Kriegsschäden schwer angeschlagenen Unternehmens ausgerichtet.

Dazu heißt es im „Kleinen Bosch-Zünder“: „Wer fast alles verloren hat wie wir, dem bleibt nichts anderes übrig, als durch seine Arbeit neue Werte zu schaffen (...). Dabei genügt es nun nicht, sich nach bisher gewohnten Methoden abzuschuften, sondern man muß sich immer wieder besinnen: wie könnte ich dies und das besser machen, um schneller, leichter, rationeller, sicherer und damit erfolgreicher zu arbeiten.“

An dem Prinzip, die Mitarbeiter zum Mitdenken anzuregen und sie an den Einsparungen, die ihr Vorschlag dem Unternehmen bringt, durch eine Prämie teilhaben zu lassen, hat sich bis heute nichts geändert. Doch sind seit 1977 die Grundsätze des Betrieblichen Vorschlagswesens nicht mehr in einer Firmenrichtlinie, sondern in einer Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsführung und Gesamtbetriebsrat festgelegt. Und immer noch zeigen die jährlichen Veröffentlichungen über die Zahl der eingeführten Verbesserungsvorschläge, daß es nichts gibt, was nicht noch besser gemacht werden könnte.

Zum Weiterlesen:

- Betriebsvorschläge, in: Bosch-Zünder Januar/Februar/März 1948, S. 1f.
- Das Ei des Kolumbus, in: Bosch-Zünder 2/3/1956, S. 36.
- Theodor Heuss, Robert Bosch. Leben und Leistung, Stuttgart 1986, S. 390.

Vom Lehrersohn zum Bosch-Geschäftsführer Hermann Fellmeth



**„Was er anfängt, das floriert.
Weil ihn viel Erfahrung ziert.
Nebenher bringt er in Schwung
Unsere ganze Buchhaltung.
Denn er steigt ihr nach und nach
Ganz energisch auf das Dach,
Daß die Monatsabschlüss klappen
Müssen alle tüchtig trappen.“**

Diese Zeilen wurden in dem Gedicht „Lustige Bosch-Rundschau“ – abgedruckt im Bosch-Zünder 1924 – Hermann Fellmeth gewidmet. Er stammte wie sechs weitere Vorstandsmitglieder des Hauses Bosch – Fritz und Gottlob Honold, Hans Walz, Otto Heins, Karl Martell Wild, Dr. Otto Fischer – aus einer schwäbischen Lehrerfamilie. Seine kaufmännische Lehre absolvierte er in Esslingen. „Der Wunsch, andere Länder und Leute kennen zu lernen“, führte ihn 1901 zunächst nach Linz zu Heinrich Franck Söhne, wo ihm die Arbeit jedoch nicht zusagte, und deshalb kehrte er bald wieder in seine schwäbische Heimat zurück. Die Wanderlust ließ ihn jedoch nicht los, und so ging er Mitte 1904 nach Paris, wo er bei der Viktoria-Versicherung arbeitete. Max Rall, der technische Leiter der Societé des Magnétos Bosch Ltd. Paris, holte ihn schließlich am 1.10.1906 als kaufmännischen Leiter in die Firma. Die beiden Schwaben wurden schnell ein gutes Team.

Vor Kriegsausbruch konnten Rall und Fellmeth Frankreich gerade noch rechtzeitig verlassen. In Stuttgart wurden sie dringend benötigt, da ein großer Teil der Belegschaft zum Kriegsdienst eingezogen worden war. Nach dem Ende des Krieges befaßte

sich Fellmeth mit der Wiederbesetzung der Auslandsmärkte. Mit Erfolg und Zähigkeit ging er daran, den verlorenen Boden Stück für Stück zurückzugewinnen.

Schon 1917, bei der Gründung der Aktiengesellschaft, war Fellmeth Prokurist geworden. Von Robert Bosch wurde er dann 1920 als stellvertretendes Mitglied in den Vorstand berufen. Im Dezember 1920 stellte er sich den Lesern des Bosch-Zünders selbst vor: „Ich bin ein alter Boschler.“ Für die Redakteure des Bosch-Zünders verkörperte Fellmeth „den Typ eines echten Boschmanns“, der „nicht zu den lauten zählt und nie daran denken würde, für seine Person die Trommel zu rühren“. Er war „boschwürdig“ in seiner Geschäftspolitik, Stetigkeit, Beständigkeit und Bescheidenheit, so beschreibt ihn Otto Debatin. In der Zentrale bekleidete der Kaufmann, der – nach den Worten von Theodor Heuss – „zahlenkundig, ein Verhandler von zäher Nüchternheit“ war – 22 Jahre lang den verantwortungsvollen Posten des Verkaufsleiters. Seine Freizeit widmete Fellmeth einem Bauernhof in Vaihingen, wo er eine kleine Landwirtschaft betrieb. Man muß es als einen Ausdruck uneingeschränkten Vertrauens werten, daß Robert Bosch Hermann Fellmeth zum Testamentsvollstrecker ernannte.

Nur kurze Zeit hatte Fellmeth die Möglichkeit, als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats die Geschicke der Firma mitzubestimmen. 1948 starb der Boschler, nachdem er 42 Jahre lang einer der tragenden Pfeiler des Unternehmens gewesen war.

Vertretertagung in Paris 1907
Hintere Reihe 2. v. r.: Hermann Fellmeth

Zum Weiterlesen:

- Otto Debatin, Sie haben mitgeholfen, 1963, S. 85–88.
- Theodor Heuss, Robert Bosch. Leben und Leistung, Stuttgart 1986.
- Die neuen Vorstandsmitglieder, in: Bosch-Zünder 12/1920, S. 263.
- Hermann Fellmeth 60 Jahre, in: Bosch-Zünder 5/6/1940, S. 55.

1973

Das Jahr des Ölboykotts Grundlagenvertrag, UNO-Mitgliedschaft, Sesamstraße

Personalien

Pablo Picasso gestorben

Am 8. April 1973 stirbt der spanische Maler und Bildhauer 92jährig in Mougins. Inspiriert durch die Bilder anderer, vor allem französischer Künstler, fand Picasso zu seinem eigenen Stil. Auf die „blaue“ folgte die „rosa“ Periode, bevor er sich ab 1907 der abstrakten Malerei zuwandte und sich zum Wegbereiter des analytischen, später des synthetischen Kubismus entwickelte. Als eines seiner Hauptwerke gilt das 1937 geschaffene Bild „Guernica“, auf dem der Künstler die Schrecken des Spanischen Bürgerkrieges darstellte.

Otto Klemperer gestorben

In Zürich stirbt am 6. Juni 1973 der Dirigent Otto Klemperer. Der 1885 in Breslau geborene Klemperer wurde 1931 Leiter der Berliner Staatsoper. Nach seiner Emigration 1933 war er zunächst Chefdirigent des Los Angeles Philharmonic Orchestra, bevor er 1955 das Philharmonia Orchestra London übernahm. Als außergewöhnlicher Interpret der Wiener Klassik sowie auch als Komponist von Sinfonien und Streichquartetten zeigte er seine musikalische Vielseitigkeit.

Innenpolitisch hatte sich die Lage in Deutschland nach den Turbulenzen um die Ostverträge beruhigt. Mitte Mai entschied sich der Bundestag nach kontroversen Debatten für die Annahme des im Vorjahr paraphierten Grundlagenvertrages zwischen der Bundesrepublik und der DDR. Der Vertrag sollte das Verhältnis der beiden deutschen Staaten „gutnachbarschaftlich“ gestalten. Was letztlich zählte, waren die Erleichterungen für die Menschen des geteilten Landes. Eine neue Regelung für Besuche und den grenznahen Verkehr sowie die Sicherung Westberlins und seiner Zufahrtswege waren wichtige Errungenschaften. Auf der 28. Vollversammlung der Vereinten Nationen im September wurden beide deutsche Staaten als Mitglieder mit den Nummern 133 und 134 in die Weltorganisation aufgenommen.

Im Juni reiste Willy Brandt als erster deutscher Regierungschef nach Israel. Die Begegnung mit der Ministerpräsidentin Golda Meir verlief freundschaftlich. Brandt führte aus, daß die Beziehungen zwischen Deutschland und Israel immer von der Geschichte des Nationalsozialismus überschattet sein würden. Golda Meir betonte dagegen, daß Israel die Verbrechen der Väter nicht den Kindern anlasten wolle und nahm die Einladung zu einem Gegenbesuch in Deutschland an.

Am 6. Oktober, dem höchsten jüdischen Feiertag – Jom Kippur –, setzte Ägypten zu einem Überraschungsangriff auf Israel an. Schnell war der jüdische Staat in einen Zweifrontenkrieg am Suez-Kanal (gegen Ägypten) und auf den Golanhöhen (gegen Syrien) verwickelt. Die vierte arabisch-israelische Auseinandersetzung wurde erst am 11. November mit einem Waffenstillstand beendet, nachdem die USA und die UdSSR bei der UNO eine Friedenskonferenz durchgesetzt hatten.

Zur Stärkung der arabischen Position bei den Verhandlungen beschlossen die arabischen ölproduzierenden Staaten eine Drosselung der Rohölproduktion. Westdeutschland, das drei Viertel seines Rohöls aus arabischen Ländern importierte, war neben anderen Staaten besonders betroffen. Als Sofortmaßnahmen beschloß die Bundesregierung, die Abgabemengen pro Auto zu beschränken und die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Landstraßen einzuschränken. Der 25. November wurde zum „autofreien Sonntag“ erklärt, an dem Fahrverbot herrschen sollte. Benzin- und Heizölknappheit beeinträchtigten das tägliche Leben in ganz Westeuropa, aber auch in Japan, wo kurzfristig sogar der Notstand ausgerufen werden mußte.

Die Preise, nicht nur die Benzinspreise, stiegen auf breiter Front. Am Jahresende lag das Preisniveau in Deutschland um 7,4% über dem des Vorjahres. Schon im Sommer hatte es spontane Arbeitsniederlegungen gegeben – damals waren von über 50 000 Metallarbeitern kurzfristige Teuerungszulagen durchgesetzt worden. Auch jetzt forderten die Gewerkschaften Lohnerhöhungen bis zu 10%.

Während der Watergate-Skandal die USA erschütterte und der Drogenkonsum auch bei westdeutschen Jugendlichen allmählich zum gesellschaftlichen Problem wurde, startete die ARD eine neue Vorschul-Fernsehserie, die „Sesamstraße“. Wie bereits in den USA, entwickelte sich die Sendung auch in der Bundesrepublik innerhalb weniger Monate zum größten Publikumserfolg seit Jahren. Die nachfolgenden Generationen wuchsen nun nicht mehr mit Winnetou und Heidi, sondern mit Samson und der 1971 gestarteten „Sendung mit der Maus“ auf und wurden von diesen Figuren geprägt.

(Foto: Ullstein – Peter Rondholz)

Atempause im Autoboom

Umsatz zur Hälfte im Ausland erzielt

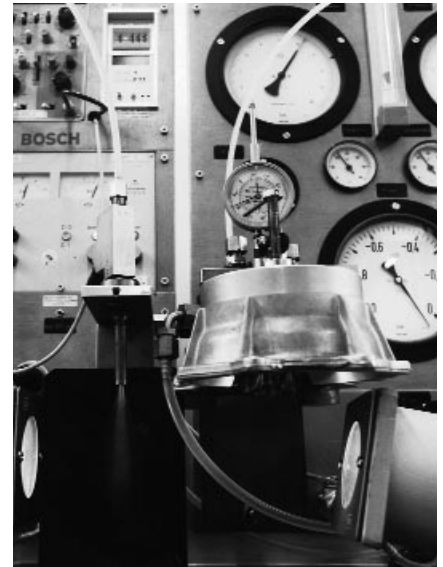
Beide Überschriften zu diesem Artikel sind dem Echo auf die Pressekonferenz entnommen, auf der die Bosch-Geschäftsleitung den Jahresabschluß für 1973 der Öffentlichkeit vorgestellt hatte. Die Talfahrt der Automobilindustrie in Deutschland im Gefolge der Ölkrise konnte nicht ohne Einfluß auf den Geschäftsverlauf bei Bosch bleiben. Immerhin rollten in der Bundesrepublik etwa 20% weniger Autos vom Band als im Jahr zuvor. Trotzdem ging die Produktion von Kraftfahrzeugausrüstung bei Bosch lediglich um etwa 10 bis 15% zurück. Dies läßt sich einerseits mit der breiten Produktpalette, andererseits mit der Vielzahl der Absatzländer erklären.

Überhaupt war am Ende des Jahres 1973 ein Wendepunkt erreicht, denn erstmals nach Kriegsende wurden mehr als 50% des Umsatzes von Bosch im Ausland erwirtschaftet. 25 Jahre später, an der Jahreswende 1997/98, beschäftigt unser Haus nahezu ebenso viele Mitarbeiter im Inland wie im Ausland. 1973 standen allerdings noch fast 82 000 „Inländer“ etwa 31 000 Mitarbeitern im Ausland gegenüber. Entsprechend dem Umsatzanstieg im Ausland wuchsen 1973 auch die Auslandsinvestitionen im Vergleich zu den Vorjahren. Begründet wurde dies vor allem mit der weiteren Sicherung und Erhöhung des Exports, aber auch damit, daß der Bedarf derjenigen Auslandsmärkte gedeckt werden müsse, denen wegen Devisenmangels Importe aus der Bundesrepublik nicht möglich waren. Nicht zuletzt galt es, den Auslandsinvestitionen der Kunden in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie zu folgen.

Gleichzeitig unternahm Bosch große Anstrengungen, um mit innovativen Erzeugnissen den Markt zu beleben. Die Vorstellung der L-Jetronic auf der IAA in Frankfurt markiert einen Meilenstein in der Entwicklungsarbeit an einem vereinfachten und verbilligten elektronischen

Einspritzsystem für Ottomotoren. Im Gegensatz zum Vorgänger, der D-Jetronic, bei der als Hauptsteuergröße der Absolutdruck im Saugrohr diente, lag der L-Jetronic das Prinzip der Luftmengenmessung zugrunde. Nach intensiver Erprobung wurde das neue System erstmals im Opel Manta serienmäßig eingebaut. Durch die Luftmengenmessung konnten motorische Änderungen, die während der Lebensdauer eines Fahrzeugs immer wieder auftreten, automatisch kompensiert werden. Damit wurde eine gleichbleibend gute Abgasqualität gesichert. Außerdem ließ die elektronische Steuerung bei geringem Aufwand eventuell erforderliche Eingriffe für künftige Abgaskontrollsysteme zu.

Aber auch in anderen Geschäftsbereichen wurden große Anstrengungen unternommen, um die Krise in der Automobilindustrie aufzufangen. So konnte mit den elektrischen Hausgeräten von Bosch ein solides, wenn auch bescheidenes Wachstum erzielt werden. Man profitierte dabei von einem Trend zur funktionell gestalteten Küche, wo alles zueinander passen und seinen raumsparenden Platz haben sollte: Einbaugeräte zum Kühlen, Gefrieren, Kochen, Spülen und Waschen entpuppten sich als ausgesprochene „Renner“. Und auch auf dem Hausgerätemarkt war ein ähnlicher Trend wie bei der Kraftfahrzeugausrüstung festzustellen. Bei merklich beruhigter Nachfrage im Inland gingen fast die Hälfte der gesamten einheimischen Gefriergeräte-Produktion und je etwa 25% der Geschirrspüler und Kühlschränke ins Ausland. Das bedeutete für Bosch eine Steigerung des Exportgeschäftes in diesem Produktbereich um 27% gegenüber dem Vorjahr. Die Bosch-Siemens Hausgeräte GmbH erreichte so in ihrem ersten vollen Geschäftsjahr einen Umsatz von 1 791 Millionen DM, 12% mehr als im Vorjahr.



Im technischen Zentrum Benzineinspritzung in Schwieberdingen: Überprüfung des Spritzbilds eines L-Jetronic-Einspritzventils auf dem Prüfstand

Neubau des Robert-Bosch-Krankenhauses eröffnet

Eine Stiftungsinitiative



Luftaufnahme des neuen Robert-Bosch-Krankenhauses

„Das Robert-Bosch-Krankenhaus setzt Maßstäbe, an denen künftig auch die Anstrengungen der öffentlichen Hand auf diesem Gebiet gemessen werden (...) Die Konzeption, nach der trotz aller gebotenen fachlichen Spezialisierung der Ärzte die ganzheitliche Behandlung des Patienten im Mittelpunkt steht, wird nicht ohne Einfluß auf die weitere Entwicklung des Krankenhauswesens in der Bundesrepublik bleiben.“

Mit Lob und Anerkennung würdigten Repräsentanten des öffentlichen Lebens den Modellcharakter des neuen Robert-Bosch-Krankenhauses, das am 28. März 1973 in Stuttgart eröffnet wurde. Weithin sichtbar, umfaßt der auf einer Hügelkuppe errichtete Gebäudekomplex das eigentliche Krankenhaus mit 470 Betten, einen ausgedehnten Personalwohnbereich und das Dr. Margarete Fischer-Bosch-Institut für Klinische Pharmakologie. Dieses von der ältesten Tochter Robert Boschs gestiftete Institut sollte die Wirkungsweise von Arzneimitteln biologisch untersuchen und langfristig beobachten, um deren Anwendung bei der Behandlung von Patienten verbessern zu können. Das Robert-Bosch-Krankenhaus war das erste Allgemeinkrankenhaus, dem solch ein Forschungsinstitut zugeordnet wurde,

und blieb es bis heute. Mehr als 100 Millionen DM kostete das Krankenhaus, die aus Mitteln der Robert Bosch Stiftung sowie durch Spenden der Robert Bosch GmbH und der Familie Bosch aufgebracht wurden.

Die Geschichte des Robert-Bosch-Krankenhauses reicht zurück bis ins Jahr 1914. Wenige Wochen nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges richtete Robert Bosch in gerade erst fertig gestellten Fabrikhallen des Feuerbacher Werkes ein Lazarett ein. Wegen der stetig wachsenden staatlichen Anforderungen an die Bosch-Produktion mußten die Betten jedoch nach wenigen Monaten bereits wieder den Werkzeugmaschinen weichen.

In der Folge beteiligte sich Bosch an der Gründung einer eigenen Gesellschaft mit dem Ziel, am Stuttgarter Trauberg ein homöopathisches Krankenhaus zu errichten. Noch im Jahre 1916 stellte er für diesen Zweck die Summe von drei Millionen Mark zur Verfügung und war damit der Hauptspender. Wegen des Weltkrieges blieb dieser Bau allerdings in den Anfängen stecken. Nach Beendigung des Krieges verzichtete man aufgrund der wirtschaftlichen Lage auf die Fertigstellung des geplanten Neubaus, erwarb stattdessen ein Gebäude in der Marienstraße (Nr. 41) und baute es zu einem „Interims-Krankenhaus“ mit etwa 70 Betten um; im August 1921 wurde es eröffnet. Der Mangel an Erweiterungsmöglichkeiten auf diesem Grundstück legte den Gedanken nahe, an anderer Stelle einen eigenen Neubau zu errichten.

Robert Boschs 75. Geburtstag und das 50jährige Bestehen seines Unternehmens boten 1936 den Anlaß, diese Pläne in Form einer Stiftung in Angriff zu nehmen. Zwischen 1937 und 1940 ließ er am Pragsattel ein neues, modernes Krankenhaus mit 360 Betten erbauen. Am 10. April 1940 konnte das Haus in seinem Bestehen eröffnet werden. Robert Bosch

hatte auch die Ziele vorgegeben: Das Krankenhaus sollte „in Forschung, Experiment und klinischer Behandlung die homöopathische Heilweise zur vollen Höhe ihrer Leistungsfähigkeit entwickeln, die gewonnenen Erkenntnisse in Lehre und Schrifttum auswerten und der Mitwelt wie Nachwelt zur Weiterbildung überliefern“. Die ärztliche Leitung des Hauses solle sich aber auch „den Blick stets freihalten für alle aus anderen Heilmethoden sich bietenden aussichtsreichen Heilmöglichkeiten“.

Drei Jahrzehnte diente das Krankenhaus der Versorgung der Patienten. Fast unbeschadet hatte es zwar den Zweiten Weltkrieg überstanden, doch den Anforderungen an einen modernen Klinikbetrieb genügte es nicht mehr. Die dringend gebotene Erweiterung am alten Platz erwies sich wegen der Architektur des langgestreckten Hauptgebäudes und des für Anbauten wenig geeigneten Geländes als nicht zweckmäßig. Außerdem nahm die Lärmbelästigung durch zwei Bundesstraßen stetig zu – der alte Standort gilt heute als einer der verkehrsreichsten Plätze des ganzen Landes. So wurde 1969 mit dem Neubau auf der „Bergheide“ begonnen, nur wenige hundert Meter vom alten Standort entfernt.

Für das neue Krankenhaus wurden folgende Ziele ins Auge gefaßt:

- die großen Disziplinen in kleinere, spezialisierte selbständige Abteilungen zu gliedern,
- ein System der kollegialen ärztlichen Leitung und Zusammenarbeit zu entwickeln,
- ein akademisches Lehrkrankenhaus zu werden und
- die klinische Forschung auch über das Gebiet der Homöopathie hinaus fortzuentwickeln.

Schwerpunkt des neuen Robert-Bosch-Krankenhauses blieb mit 285 Betten der Bereich der Inneren Medizin, der in vier Pflegegruppen mit jeweils

20 Betten gegliedert wurde, und zwar zur Behandlung von Störungen des Stoffwechsels, der Verdauungsorgane, der Zellsysteme und der Herz- und Kreislaufkrankungen. Die Leiter der Abteilungen wurden nicht nur zu umfassender gegenseitiger Konsultation verpflichtet, sondern auch zur Behandlung aller internistischen Erkrankungen. Die Spezialisierung sollte sich nur auf die Patienten erstrecken, die einer hochspezialisierten Behandlung inklusive der Intensivmedizin bedürfen. Nicht die Abteilungen sind spezialisiert, sondern einzelne Pflegegruppen (Stationen) innerhalb des Zentrums für Innere Medizin. Dieses „Departementsystem“ war so erfolgreich, daß man es inzwischen auch auf die operative Medizin mit den Abteilungen für Allgemeinchirurgie, der Herz- und Gefäßchirurgie sowie der Gynäkologie und der diagnostischen Medizin mit den Abteilungen und Instituten für Radiologie, Pathologie, Labormedizin und Klinische Pharmakologie übertragen hat.

Ganz neue Wege beschritt das Robert-Bosch-Krankenhaus mit dem Honorarpool: Alle privat liquidierten Honorare fließen in eine von den Ärzten selbst verwaltete gemeinsame Kasse, aus der die Einnahmen an die ärztlichen Abteilungsleiter und nachgeordneten Ärzte nach bestimmten Richtlinien verteilt werden.

Unterzeichnung des neuen Organisationsstatuts und der Honorarpoolverträge am 25. Juli 1973



Diese Regelung gleicht einerseits die zufälligen Unterschiede der Gebührenordnung aus, berücksichtigt andererseits die individuell unterschiedliche Leistung der betroffenen Mediziner.

Bei der Neukonzeption mußte auch die Entscheidung getroffen werden, die Homöopathie im Robert-Bosch-Krankenhaus nicht mehr als eine Methode der Wahl anzuwenden. Zu groß waren die Fortschritte der sogenannten Schulmedizin bei der Behandlung schwerer Erkrankungen und zu enttäuschend waren die Bemühungen um eine wissenschaftliche Begründung der Homöopathie.

Wie sieht es heute aus? Die Entwicklung geht weiter. Nachdem 1986 die erste Abteilung für Herzchirurgie

zu behandeln. Gleichzeitig wird ein psychosozialer und psychosomatischer Konsiliar- und Liaisondienst eingerichtet, der die psychischen Begleitscheinungen oder Ursachen von körperlichen Erkrankungen beseitigen, vermindern oder ertragen helfen soll.

Heute ist das Robert-Bosch-Krankenhaus mit 1200 Mitarbeitern und 602 Betten eines der größten Stuttgarter Krankenhäuser. Hohes medizinisches Können verbunden mit einem pflegerisch-therapeutischen Konzept, das den Menschen in seiner Ganzheit annimmt, sowie eine wirtschaftliche Betriebsführung sind die Grundsteine des Hauses.

Auch in Zukunft weiß sich das Robert-Bosch-Krankenhaus in seinem Anpassungsprozeß an die Erfordernisse des modernen Gesundheitswesens in Übereinstimmung mit dem Vermächtnis des Stifters: „Ich bin mir bewußt, daß die wirtschaftlichen und kulturellen Zustände und Bedürfnisse immerwährenden Wandlungen unterworfen sind. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, diese Richtlinien auf dem Wege der Fortentwicklung den jeweiligen Veränderungen der Verhältnisse ständig anzupassen. Schließlich können und sollen neue Gedanken, die ich (noch) nicht ins Auge fassen konnte, nachträglich aufgenommen werden.“

In diesem Sinne handelte auch die brasilianische Bosch-Regionalgesellschaft Robert Bosch Limitada, als sie 1973 an ihrem Firmensitz das gemeinnützige Centro Medico de Campinas errichtete. Zu Beginn 40 Betten und drei Operationssäle umfassend, wurde die Klinik bis heute kontinuierlich erweitert, um einen Beitrag zur Linderung der mangelnden medizinischen Versorgung der Bevölkerung zu leisten. Das Centro Medico de Campinas hat sich inzwischen einen weit über die Region Campinas hinausgehenden Ruf erworben.

Operationssaal im Centro Medico de Campinas



im Stuttgarter Raum eingerichtet und zwischen 1994 und 1997 erweitert wurde, begann man 1996 mit dem Bau einer Geriatrischen Rehabilitationsklinik (ausschließlich aus Stiftungsmitteln finanziert), die als fünfte Abteilung dem Zentrum für Innere Medizin eingegliedert werden soll. 80 stationäre Betten und 20 Plätze in der Tagesklinik werden für die Stuttgarter Bevölkerung zur Verfügung stehen, um die zunehmenden Alterserkrankungen möglichst rehabilitativ

Zum Weiterlesen:

- Das neue Robert-Bosch-Krankenhaus, in: Bosch-Zünder 3/1973, S. 76.
- Neues Robert-Bosch-Krankenhaus eröffnet, in: Bosch-Zünder 4/1973, S. 111.
- Dient dem Allgemeinwohl. Das Centro Medico de Campinas, in: Bosch-Zünder 5/6/1973, S. 151.

Zwischen Tradition und Zukunft

Bosch-Werk im türkischen Bursa errichtet



Führung durch eine Montagehalle am Eröffnungstag

Bursa – die Gegensätze konnten kaum größer sein: Da die altherwürdige Metropole des osmanischen Reiches mit Minaretten, kuppelgekrönten Thermalbädern und Basaren, dort an der Peripherie der reizvollen Stadt modernes Industriegelände, auf dem Renault- und Fiat-Fahrzeuge vom Band rollten und sich viele Zulieferer angesiedelt hatten. Hier wurde am 3. Mai 1973 auf einem 91 550 Quadratmeter großen Areal die erste Bosch-Fabrik auf türkischem Boden offiziell eröffnet.

Schon im Herbst 1972 hatte die zusammen mit türkischen Partnern gegründete Robert Bosch Türk Motorlu Araclar Yan Sanayi A. S., an der Bosch eine Mehrheitsbeteiligung hielt, die Fertigung von Düsen für die Diesel-Einspritzrüstung aufgenommen. Denn zu dieser Zeit begann der Nutzfahrzeug-Markt in der Türkei zu boomen: 1972 wurden 12 840 Lastkraftwagen (mit einem Plus von 47,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr), 23 780 Traktoren (+ 51,6 Prozent) und 1200 Busse (+ 20 Prozent) in heimischer Produktion hergestellt.

Werner Allgayer, der aus dem Werk Nürnberg 2 gekommen war, um den Aufbau des Werks vom ersten Spatenstich an zu begleiten und das

Unternehmen mehrere Jahre lang zu leiten, erinnert sich: „Es war eine fremde Welt, in der wir Fuß faßten, und es gab anfänglich viel Pionierarbeit zu leisten. Wir lernten rasch, uns den anderen Sitten und Gebräuchen anzupassen, zum Beispiel, daß bei der Grundsteinlegung der Fabrik ein Hammel geschlachtet wurde, dessen Blut über das Fundament lief. Diese traditionelle Opferzeremonie wiederholte sich auch bei der Eröffnung des neuen Werks: Alle Mitarbeiter erhielten Fleisch von zehn geschlachteten Hammeln.“ In der Arbeit aber zeigten sich die türkischen Mitarbeiter modernem Leben gegenüber sehr aufgeschlossen, zumal einige von ihnen bereits in der deutschen Arbeitswelt Erfahrungen mit hochpräzisen Fertigungsprozessen gesammelt hatten.

Daß Allgayer die zahlreichen Gäste – Politiker und Vertreter der Öffentlichkeit, Kunden und Geschäftsfreunde – bei der Eröffnung in der Landessprache begrüßte, wurde als eine freundliche Geste und als ein positives Zeichen für die künftige deutsch-türkische Zusammenarbeit und den Beitrag von Bosch zum wirtschaftlichen Aufbau des Landes gewertet.

1999

Eine Auswahl



Mit **BOSCH** gerüstet -
gut die Fahrt!

1899

Gründung der „Deutsche Privat-
Telefon-Gesellschaft H. Fuld & Co“
(später „Telenorma“) in Frankfurt
am Main

1924

Werbeslogan „Mit Bosch gerüstet
– gut die Fahrt“ von Mitarbeitern
getextet

1949

Bosch-Schallwäscher vorgestellt

1974

Hans Walz gestorben

Einführung des „3-S-Programms“
(sicher, sauber, sparsam) für die
Bosch-Kraftfahrzeugausrüstung

Autofahrer-Rundfunk-Information
(ARI) offiziell eingeführt



Solche Werbefiguren waren
in den 50er Jahren in vielen
Bosch-Diensten zu sehen.
