
THE RED BOOK

Die Unternehmensgeschichte
von SEW-EURODRIVE 1931 – 2006

1931	SEW-EURODRIVE und Obermoser – eine enge Liaison von Beginn an	12
	Ein Bankkaufmann gründet SEW und seine Frau führt sie weiter	19
	„...ungeeignet, einen Betrieb zu führen“? Die Unternehmerpersönlichkeit Ernst Blickle	28
1948	In Graben entstehen modernste Produktionsanlagen	38
	Der frühe Schritt ins Ausland: Haguenau, Frankreich	42
	Revolutionär der Zeit voraus: Das Baukastensystem für Getriebemotoren	46
1968	Globalisierung vor der Globalisierung: Das System der weltweiten Montagewerke	56
	Zusammenschluss mit Obermoser: Die Liaison wird zur Heirat	60
	Exkurs: SEW-Design	64

1986	Eine Ära geht zu Ende: Die zweite Generation im Familienunternehmen	74
	Vom Vorgelegemotor zum MOVIMOT: Entwicklungsstufen des Getriebemotors	92
	Ständige Innovation: Vom Transmissionsriemen zur Inselfertigung	98
1997	Nicht nur Getriebemotoren: Der Weg vom Komponentenhersteller zum Lieferanten von Antriebsautomatisierungs-Lösungen	108
	Der Eiffelturm steht Kopf: Eine kleine Geschichte der Werbung bei der SEW-EURODRIVE	112
	Der spezifische Geist eines Familienunternehmens: Corporate Identity und Mitarbeiter	124
	Seit vier Generationen im Unternehmen tätig – die Familie Huber	132
	Von der Entdeckung des Elektromagnetismus zum elektrischen Einzelantrieb – eine kurze Geschichte des Elektromotors	136
2006	SEW-EURODRIVE – mit Drive in die Zukunft	150

SEW-EURODRIVE und Obermoser – eine enge Liaison von Beginn an

Das eine kann nicht ohne das andere gesehen werden. Die Geschichte der beiden bedeutenden Bruchsaler Unternehmen Albert Obermoser und Süddeutsche Elektromotorenwerke SEW hängt sehr eng zusammen, ja sie ist geradezu ineinander verflochten. Ihre Gründer und Führungspersonen agierten mit- und gegeneinander, SEW-EURODRIVE übernahm zweimal Obermoser und blieb schließlich in Bruchsal allein übrig als Getriebemotorenhersteller.

1891 kam Albert in Bruchsal zur Welt, als Spross der alteingesessenen Familie Obermoser. Der Vater hatte eine mechanische Werkstatt, in der er Singer-Nähmaschinen vertrieb. Und hochmodern dem Geist der Zeit verpflichtet war er auch mit seinen Opel-Fahrrädern, die man dort leihen und darauf fahren lernen konnte. Albert und sein Bruder Karl wurden geprägt durch den Umgang mit diesen damals neuesten

technischen Geräten. Mit 17 Jahren setzte Albert mit dem Schiff über in die Vereinigten Staaten, wo er sich neue technische Kenntnisse erhoffte, im Land der fortgeschrittensten Industrie. Mit schlecht bezahlten Gelegenheitsarbeiten schlug er sich durch, doch lernte er bei der Tätigkeit in einer Druckerei die Funktionsweise von Elektromotoren kennen.

Zurück in Deutschland machte er seinen Meister und richtete sich am Holzmarkt in Bruchsal eine kleine Werkstatt ein, die Geburtsstunde der Motorenfabrik Obermoser. Zum Anlagevermögen gehörten eine alte Drehbank, eine gebrauchte Bohrmaschine und ein defekter 5-PS-Gasmotor. Man schrieb das Jahr 1913, das letzte Friedensjahr vor Beginn des Ersten Weltkriegs. Noch herrschte der Glaube an technischen und zivilisatorischen Fortschritt vor, der dann mit den Weltkriegen grundlegend erschüttert wurde. Mit 15 bis 20 Mitarbeitern produzierte die Firma im Ersten Weltkrieg Gasfernzünder und Granathülsen für die Armee.

Nach dem Krieg stellte Obermoser Lehr- und Messwerkzeuge her, er richtete dafür eine zusätzliche Werkstatt ein. 1920 arbeiteten dort 28 Mitarbeiter. Die Reparatur von Elektromotoren bot Obermoser ebenfalls an und das „Tüfteln“ an ihnen dürfte den Chef oft beansprucht haben. Hilfreich war auch, dass Bruder Karl – studierter Ingenieur und Offizier – in das Unternehmen eintrat und den Elektromotorenbau vorantrieb.

Um 1921/22 gebar Obermosers Tüftelei tatsächlich etwas ganz Neues. Er erkannte die Bedeutung des niedertourigen Antriebselements und nannte seine Erfindung Vorgelegemotor – der Vorläufer des Getriebemotors. Erstmals wurde dieser Vorgelegemotor aber von der schwedischen Firma Luth & Rosen auf den Markt gebracht. Obermoser verkaufte seine jetzt in Serie gefertigten Getriebe mit gutem Erfolg und meldete seine Erfindung 1928 zum Patent



Albert Obermoser 1913.



Patente von Obermoser.

an. In der Anmeldung des „Motorgetriebeaggregats“ vom 11. August 1928 heißt es über den Kern der Erfindung: „Das Getriebegehäuse hat an seiner dem Motor abgewandten Stirnseite eine Öffnung, die die Einführung sämtlicher Getrieberäder ermöglicht.“ Damit konnte er die Transmissionen vom Hauptmotor ersetzen. Zunächst allerdings wurden die Motoren noch an der Decke montiert und über Transmissionen mit der Einzelmachine verbunden. Erst später brachte man sie direkt an der Rückseite der Maschinen an.

Doch trotz des zukunftsweisenden Patents waren die Zeiten erst einmal schwierig. Die Inflation aufgrund des verlorenen Kriegs entwickelte sich rasend und erreichte im November 1923 ihren Höhepunkt, als ein US-Dollar mit 4,2 Billionen Reichsmark bewertet wurde. Auch Albert Obermosers Firma geriet 1922 finanziell ins Trudeln und er musste sie an den Schiele-Bruchsaler-Industriekonzern verkaufen. Franz Schiele und Eugen Bruchsaler waren Fabrikanten aus Baden-Baden, die sich ein kleines Imperium von (eher unbedeutenden) Firmen zusammen gekauft hatten.

Im Konzern stand Obermosers Firma wesentlich unter der Kontrolle der beiden Fabrikanten und des Mannheimer Bankdirektors Ludwig Janda, die im

Aufsichtsrat saßen. Zwar mussten alle Betriebe des Konzerns die Produkte von Obermoser beziehen, doch bestimmte der Konzern auch die dafür vorgesehenen Preise und nahm die Verrechnung vor. Obermoser erwirtschaftete 1924 noch einen Gewinn von 4544 RM, doch in den beiden nächsten Jahren fuhr die Firma steigende Verluste ein. Das dubiose Geschäftsmodell der Herren Schiele und Bruchsaler war 1926 am Ende angelangt. Die Rheinische Creditbank versagte ihnen die weitere Finanzierung ihrer Abenteuer und der Konzern musste fast alle Werke an die Bank abtreten. Trotz Illiquidität wollte die Bank Obermosers Unternehmen weiter betreiben, dessen Zukunftsaussichten sie offenbar positiv bewertete. Für den neuentwickelten Getriebemotor, so vermeldete der Geschäftsbericht 1925 stolz, habe sich bereits eine ansehnliche Abnehmerzahl gefunden.

Doch eine Reorganisation des technischen und kaufmännischen Bereichs war dringend angesagt. Damit trat im September 1927 der Mann auf die Bühne, der zum Gründer der Süddeutschen Elektromotoren-Werke SEW werden sollte: der Bankkaufmann Christian Pähr von der Rheinischen Creditbank. Er wurde mit der Revision der Buchhaltung beauftragt. Nach dem Willen seines Mannheimer Arbeitgebers sollte er kaufmännischer Direktor bei Obermoser werden, doch sträubte er sich zunächst

Vom Vorgelegemotor zum MOVIMOT: Entwicklungsstufen des Getriebemotors

Der Getriebemotor war eine der Erfindungen, die sozusagen auf der Hand lagen. Einen Elektromotor direkt mit einem Getriebe zu koppeln, bot sich für den Einzelantrieb einer Maschine an. Zuvor hatte ein zentraler Elektromotor über Transmissionen und ein System von zwischengeschalteten Wellen und Riemen die Maschinen angetrieben. Der Nachteil dabei: eine hohe Verletzungsgefahr durch das Riemengeflecht überall in der Halle, außerdem große Übertragungsverluste und Lärmbelästigung. Vor allem aber Ineffizienz, da der Elektromotor auch angeschaltet werden musste, wenn nur eine einzige Maschine lief.

Die nächste Entwicklungsstufe bestand in der Montage von Elektromotor, Getriebe und zwischengeschalteter Kupplung auf einer Grundplatte. Dadurch wurde nun zwar der Einzelantrieb ermöglicht, doch ließ dieses System nur geringe Variabilität in der Aufstellung zu und erforderte bei manchen Maschinen zu hohen Platzbedarf. Eine kompaktere Einheit galt es zu suchen. Einer der Sucher war Albert Obermoser.

Am 11. August 1928 meldete er sein Patent des „Vorgelegemotors“ an. Technikhistorisch ist darin ein Vorgänger des Getriebemotors zu sehen, dessen wesentliche Elemente er bereits enthielt. Obermoser koppelte den Elektromotor direkt mit einem nieder-tourigen Antriebselement. In der Patentschrift wird die Neuheit so beschrieben: „Die Erfindung bezieht

sich auf ein Motor-Getriebe-Aggregat mit einem am Getriebegehäuse angeflanschten Motorkörper, bei dem die Motorwelle an einer Seite statt in einem Lagerschild in der Wandung des Getriebegehäuses und die Vorgelegewelle in zwei Wänden des gleichen Teils dieses Gehäuses gelagert sind.“ Die Vorteile der Erfindung Obermosers bestanden in der kleineren, kompakteren Einheit seines Motors und im ruhigeren und präziseren Lauf.

Dass der Vorgelegemotor bzw. Getriebemotor eine naheliegende Weiterentwicklung war, weniger erfunden als gefunden wurde, zeigte sich auch darin, dass eine schwedische Firma ihn vor Obermoser auf den Markt brachte. Mit dem Vorgelegemotor stand jetzt im Prinzip eine Antriebseinheit zur Verfügung, die je nach Maschinenerfordernissen mit verschiedenen Getrieben arbeiten konnte und, dies am wichtigsten, den Einzelantrieb von Maschinen optimal ermöglichte. Auch wenn zuerst die Motoren oft noch an der Decke montiert und über Transmissionen mit den Einzelmaschinen verbunden wurden. Erst nach einer gewissen Zeit setzte sich die direkte Montage an der Rückseite der Maschine durch. Zu ungewohnt erschien am Anfang noch das Prinzip des Einzelantriebs ohne Transmissionen.

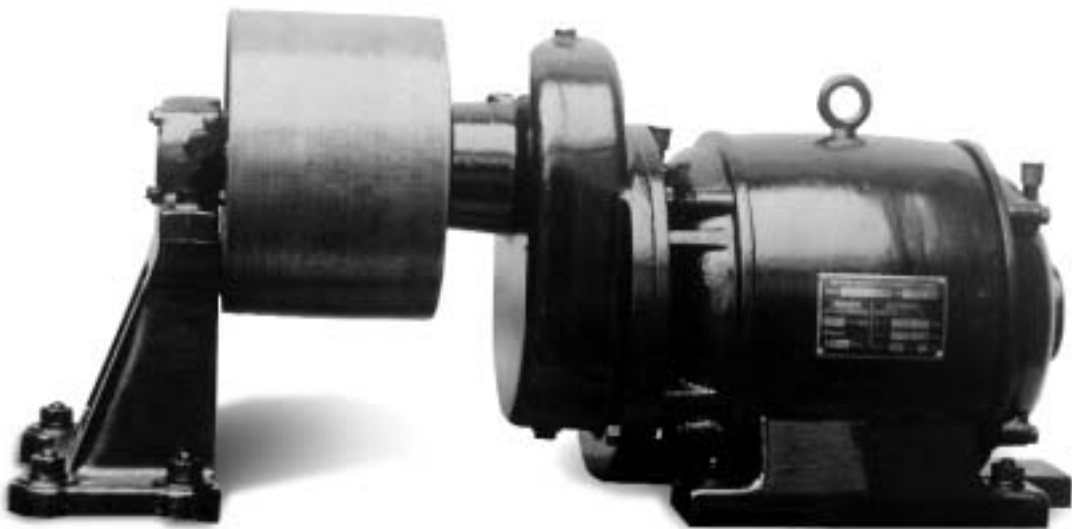
Die Bedeutung der Erfindung des Getriebemotors für die industrielle Fertigung kann kaum hoch genug



Das Geflecht von Transmissionen
bedeutete ständige Gefahr.



Die Patentanmeldung von
Obermosers Motor-Getriebeaggregat 1928.



Vorgelegemotor 1931.