

BERTIL HÄLLEBY

**DIE
ENTSTEHUNGSGESCHICHTE
DER SCHWEDISCHEN
AUTOMOBILINDUSTRIE**

**Volvos Geschichte
von den Anfängen
bis zum PV 444**

Aus dem Schwedischen übersetzt von Walter Wolf

© 2000 by Walter Wolf-Verlag

ISBN 3-934820-00-X

Riedstadt 2000

Das Original erschien 1990 im Akademiförlaget, Göteborg, unter dem Titel *Bertil Hälleby, Så föddes en svensk bilindustri. Volvos historia fram till PV 444.*

Mit freundlicher Genehmigung:

Bertil Hälleby, Göteborg und Akademiförlaget, Göteborg

Bildnachweis:

Archiv SKF, Archiv Scania, Volvos historisches Archiv, Bertil Hällebys Privatarxiv, Archiv Walter Wolf

Dank:

Åke Ahlfors (Ingå), Henry Ahlfors (Helsingfors), Ulla Bergwall (Celero Support, Göteborg), Sven Holmberg (Akademiförlaget, Göteborg), Bertil Hälleby (Göteborg), Detlev Juvan (München), Lars-Erik Larsson (Oxie), Clemens Maronn (Riedstadt), Thomas Padberg (Volvo Club e. V.), Walter Schaffner (Riedstadt), Marita Smith (SKF, Göteborg), Thomas Störmer (Volvo Club e. V.), Joachim Waldkirch (Mannheim), Camilla Wolf (Riedstadt), Günther Wolf (Riedstadt), Manfred Zeppenfeld (Volvo Club e. V.).

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe, in allen Formen wie Mikrofilm, Xerografie, Mikrofiche, Mikrocard, Offset usw. sowie der Speicherung und Reproduktion in allen elektronischen Medien

Walter Wolf-Verlag
Hospitalstraße 41
D-64560 Riedstadt
fon +49(0)6158 915365
fax +49(0)6158 915367

Riedstadt 2000

Druck: Offsetdruck Schaffner GmbH, Riedstadt

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Textilien, Kugellager und Automobile | 5 |
| Schwedische Kugellager in schwedischen Automobilen | 11 |
| Automobilproduktion in Schweden | 13 |
| Assar Gabrielsson – Vordenker und Lenker | 15 |
| Gustaf Larson – Techniker und Konstrukteur | 33 |
| Volvo wird Wirklichkeit – Kleinserie und Serienfertigung | 41 |
| Jakob – Das erste Automobil | 63 |
| Das zweite Standbein – Die Einführung der Lastwagen | 73 |
| Die große und die kleine Volvo-Welt | 87 |
| 1939 – Der Kriegsausbruch | 97 |
| PV 444: Der Grundstein des weltweiten Erfolgs | 101 |
| Volvo erobert den amerikanischen Markt | 117 |
| Und wie ging's weiter? | 123 |
| Kurzbiographien der wichtigsten Personen und Firmen | 126 |
| Literaturverzeichnis | 128 |

Textilien, Kugellager und Automobile

Die Geschichte der Geburt der schwedischen Automobilindustrie muss zwangsläufig mit ihren Vätern beginnen, denn sie waren es, die das Überleben des Neugeborenen garantierten und die auch in gewissem Umfang ihre Erfahrungen zur Verfügung stellten. Im Hintergrund von Volvo erscheinen daher einige der führenden Göteborger Unternehmen, wie zum Beispiel Gamlestadens Fabriker oder Svenska Kullagerfabriken (SKF), vor allem aber deren Gründer – Persönlichkeiten, die jenen Typ des modernen Unternehmers repräsentieren, wie ihn auch Assar Gabrielsson, der Initiator des Volvo-Konzerns, darstellte. Assar Gabrielsson war einer aus einer langen Reihe von Visionären, die beim Durchbruch der Industrie in Göteborg eine entscheidende Rolle spielten.

In dieser Gründerphase gab es viele Unternehmer, die ihren gesamten Gewinn reinvestierten und ihr Unternehmen unter Verzicht auf fremdes Kapital aufbauten. Ohne die Mitwirkung dieser Persönlichkeiten hätte es Volvo vermutlich nie gegeben oder zumindest wären Entstehung und Entwicklung völlig anders verlaufen. Diese Unternehmer waren mutig genug, einen Teil



Die Innenstadt des aufstrebenden Göteborg um 1890. Links ist die Christina-Kirche zu sehen. Pferdekutschen beherrschen das Bild, von Automobilen weit und breit keine Spur!

ihres Kapitals auch jüngeren Mitarbeitern, die Kreativität und vor allem den Willen und das Stehvermögen zum Aufbau eines eigenen Unternehmens zeigten, zur Existenzgründung zur Verfügung zu stellen, selbst wenn es sich um völlig andere Branchen handelte.

Wir blicken in der Geschichte zurück und sehen, dass bereits um 1870 drei findige und fleißige Brüder, die in Marks Härad geboren wurden, in Göteborg wirkten: Johannes, Claes und August Johansson. Sie sind die Söhne des Gutsbesitzers Johannes Andreasson in Seglora Sokken in Västergötland, wo Weben und speziell das Weben zu Hause das Leben (und Überleben) der meisten Leute sicherte.

Johannes Johansson war der älteste der Brüder. Ihn hatte es bereits 1868 nach Göteborg gezogen. Er besaß eine kaufmännische Ausbildung und seine Wanderjahre verbrachte er sowohl in London als auch in Rostock. In Göteborg schloss er sich mit Christopher Carlander aus Hova in Västergötland zusammen. Gemeinsam gründeten sie unter dem Namen Johansson & Carlander eine Firma zum Handel mit Garnen und Webereiprodukten.

Ihr Unternehmen expandierte sehr schnell, und als die Textilfirma Rosenlunds Spinneri AB ihre Produktionsstätte in Gamlestaden verkaufen musste, übernahm sie 1881 Johansson & Carlander. Diese Spinnerei war nach den damaligen Maßstäben ein bedeutendes Unternehmen, das etwa 500 Leute beschäftigte. 1891 wurde der Name in Gamlestadens Fabriker AB geändert. 1894 übernahm die nächste Generation die Geschäfte. Es waren Johannes' Sohn, Knut Johansson, der nun den Namen Mark nach dem Heimatort des Vaters angenommen hatte und sich Knut Johansson Mark nannte, und Christopher Carlanders Sohn Axel Carlander.

Auch die anderen Johansson-Brüder wurden in der Webereibranche groß. Mit der Zeit spielte Claes Johansson zusammen mit seinen Söhnen Arvid und Conrad Mark eine bedeutende Rolle beim Aufbau der Baumwollindustrie in Krokslätt, aus der später Mölnlycke hervorging.

Ein weiterer aus der Sippe kam erst 1873 nach Göteborg und gründete seine eigene Firma, August Johansson Mark & Co. Außerdem begann er eine Färberei und eine Trikotwarenfabrik, Gårda Fabriker, sowie eine Wollspinnerei, AB Lana in Krokslätt. Zweifelsohne spielte der



Die Hafenstadt Göteborg (hier um 1900) wurde schnell Schwedens Tor zur Welt.

Verwandschaftskreis um die Familien Johansson-Mark und Carlander für die Beschäftigungslage und Entwicklung des Göteborger Wirtschaftslebens eine herausragende Rolle. Im Jahre 1912 beschäftigten die Unternehmen der Familien 2700 Personen.

Sven Wingquist und Gamlestadens Fabriker

Unser Blick wendet sich erneut zurück und betrachtet die Aktivitäten der Herren Knut Johansson Mark und Axel Carlander bei den Gamlestadens Fabriker. Diese stellen ein ausgezeichnetes Beispiel dafür dar, wie die Gewinne eines erfolgreichen Unternehmens in einen jungen und kreativen Mitarbeiter investiert wurden, der sich mit seinen Ideen in einer völlig anderen Branche selbständig machen wollte. Gamlestadens Fabriker und ihre Chefs waren die treibenden Kräfte für die Entwicklung des Göteborger Wirtschaftslebens und wurden dadurch auch die Väter der Svenska Kullagerfabriken. SKF und seine Führung wiederum legten den wirtschaftlichen Grundstein zur Gründung des Volvo-Konzerns.

1899 stellte Gamlestadens Fabriker einen jungen Ingenieur ein, den 23-jährigen Sven Wingquist. Er hatte sein Examen von der mechanischen Abteilung der Örebro Elementarskola in der Tasche und kam direkt von den Jonsereds Fabriker und deren Spinnereiabteilung.

Weberei und Spinnerei der Gamlestadens Fabriker hatten Probleme: Die Fabrikationsgebäude standen auf dem Blauton des sich quer durch Göteborg ziehenden Göta-Älv-Tals. Der Ton setzte sich sehr oft und diese Bewegungen im Untergrund übertrugen sich auf das gesamte Produktionsgebäude. Speziell die Webmaschinen reagierten auf diese Veränderung ihrer Standfläche mit vielen Produktionsausfällen: Die Führungslager der langen Webstuhlwellen rissen aus ihren Sitzen und wurden zerstört. Es handelte sich zeittypisch überwiegend um Gleitlager, aber selbst Kugellager überlebten die tückischen Setzbewegungen des Untergrunds und die sich daraus ergebenden Verdrehungen der Maschinen nicht – Betriebsausfälle waren die Folge.

Es war die Aufgabe des jungen Betriebsingenieurs, diese Probleme in den Griff zu bekommen. Hierbei kam Sven Wingquist die geniale Idee, das Pendelkugellager zu konstruieren, das



Knut Johansson Mark



Axel Carlander



Sven Wingqvist um 1908

die Eigenschaft besitzt, in weitem Umfang unempfindlich gegen Fluchtfehler und Wellendurchbiegungen zu sein, wie sie durch Setzen des Untergrunds entstehen.

Die Gründung der Svenska Kullagerfabriken 1907

Sven Wingquist war sich sehr schnell darüber im Klaren, welche Bedeutung seine Erfindung des zweireihigen Pendelkugellagers hatte. Vor allem die spezielle Eigenschaft des neuen Lagertyps, selbst bei einer gewissen Schiefstellung der Welle noch problemlos zu funktionieren, sollte eine enorme Bedeutung erlangen. Wingquist war ein kreativer Kopf, der seine Erfindung in ein Industrieprodukt von Weltbedeutung umsetzte. Kapital in der hierzu nötigen Größenordnung aber fehlte dem jungen Mann.



Königlicher Besuch bei SKF: die lesende Kronprinzessin Margareta neben Axel Carlander (rechts).



Grundsteinlegung von SKF 1907



Die SKF-Kontrollabteilung 1910

Selbstverständlich gab es genügend Skeptiker, die meinten, eine schwedische Kugellagerproduktion könne keinesfalls mit den großen ausländischen Konzernen konkurrieren.

Sven Wingquist war 30 Jahre alt, als er 1906 die Arbeiten an der Verbesserung seines Kugellagers fortführte. Ein Jahr später, 1907, gelang es ihm, seine Arbeitgeber, die Herren Knut Johansson Mark und Axel Carlander, davon zu überzeugen, Kapital in eine neu zu gründende Kugellagerfabrik zu investieren. Am 16. Februar 1907 wurde die konstituierende Hauptversammlung der AB Svenska Kullagerfabriken in den Büroräumen der Gamlestadens Fabriker abgehalten.

Das Aktienkapital betrug 110 Aktien zu je 1000 Kronen, d.h. 110 000 Kronen insgesamt. Die Aktienzeichner repräsentierten die Familien Mark und Carlander. Als Anerkennung für



Die erste SKF-Fabrik in Göteborg



Die SKF-eigene Revolver-Dreherei



SKF auf der Deutschen Industrieausstellung 1913

seine Verdienste erhielt Wingquist zehn Gratisaktien. Vorsitzender des Aufsichtsrats wurde Axel Carlander und Geschäftsführender Direktor Sven Wingquist.

Auch wenn seine früheren Chefs, die beide zu diesem Zeitpunkt 37 Jahre alt waren, sich über die wirkliche Bedeutung von Wingquists Erfindung nicht völlig im Klaren waren, so hatte sie



Komplett mit SKF-Lagern, ein Vauxhall

doch ihr junger Mitarbeiter davon überzeugt, dass der Herstellung von Kugellagern die Zukunft gehörte.

In Birger Steckzéns Buch aus dem Jahre 1957 *Die Geschichte der Svenska Kullagerfabriken* steht: *Sein Ideenreichtum beeindruckte. In seinen blauen Augen leuchtete etwas, das auf eine ungewöhnliche Begabung hindeutete.* Dies müssen wohl auch Knut Johansson Mark und Axel Carlander erkannt haben.

Blicken wir von der Gründung von SKF 19 Jahre weiter in die Zukunft, ins Jahr 1926, so sehen wir, wie sich die Geschichte wiederholt. Jetzt ist es der 35 jährige Verkaufschef von SKF, Assar Gabriellson, der seine Chefs, Sven Wingquist und Björn Prytz, davon überzeugt, Kapital in eine Fabrik zur Serienfertigung von Automobilen zu investieren.

Es ist zu vermuten, dass sich Sven Wingquist bei diesen Diskussionen an die Hilfe erinnert, die er selbst von Knut Johansson Mark und Axel Carlander in den Jahren bis zur Gründung von SKF 1907 erhielt. Ob Gabriellson gegenüber Wingquist und Prytz das Argument gegenüber Wingquist und Prytz das Argument ins Feld führte, dass man junge Mitarbeiter und ihre erfolgversprechenden Ideen unterstützen müsse, ist jedoch nicht belegt.

Sicherlich waren sich die Mitwirkenden, sowohl 1907 bei der Gründung von SKF als auch 1926 bei der von Volvo, nicht bewusst, wohin die Reise ging und dass sie an der Erschaffung der beiden größten Industrieunternehmen Schwedens maßgeblich beteiligt waren.



SKF expandierte sehr schnell: Bereits 1908 etablierte man die erste Niederlassung im australischen Melbourne. Sven Wingquist war sich bewusst, dass die Zukunft des Kugellagers eng mit dem Automobil verbunden war: Bereits 1907 lag die weltweite Tagesproduktion bei 10000 Kugellagern. Allein an die Automobilindustrie als mit Abstand größten Abnehmer gingen rund zwei Drittel davon. Und die Entwicklung der Automobilindustrie stand erst am Anfang: Fünfzig Jahre später sollte die Tagesproduktion bei 3000000 Lagern am Tag liegen!

Schwedische Kugellager in schwedischen Automobilen

Nach der Gründung von SKF suchte Sven Wingquist natürlich auch nach neuen Anwendungsgebieten für seine Kugellager. Eines dieser Gebiete war die Automobilindustrie, auch wenn sie damals in Schweden noch ziemlich unterentwickelt war.

Die Automobilfabrik Scania in Malmö setzte in ihren Last- und Personenwagen Kugellager ein. Bereits 1901 hatte Scania mit der Produktion von Automobilen in kleinen Stückzahlen begonnen. Die dazu nötigen Kugellager wurden im Ausland eingekauft. Bevor man den Bedarf bei der neugegründeten Fabrik SKF in Göteborg deckte, wollte man deren Produkte natürlich einem ausgiebigen Test unterziehen. Um entsprechende Erfahrungen zu sammeln, wurde im September 1909 ein Scania-Lkw zu einer Testfahrt von Malmö nach Stockholm und zurück auf die Reise geschickt. Es sollte eine Non-Stop-Fahrt werden, bei der das Fahrzeug die ganze Zeit über fuhr. Alle Räder des Lkws liefen in SKF-Kugellagern. Sven Wingquist nahm persönlich



SKF-Kugellager werden das erste Mal in einem schwedischen Fahrzeug getestet. Im September 1909 fährt ein offener Scania-Lkw von Malmö nach Stockholm und zurück. SKF-Chef Sven Wingquist (links hinten) lässt es sich nicht nehmen, persönlich an dieser abenteuerlichen Reise durch das herbstliche Schweden teilzunehmen.