

NDB-Artikel

Kässbohrer, *Karl* Wagenfabrikant, * 27.5.1901 Ulm, † 29.4.1973 Ulm.
(evangelisch)

Genealogie

V →Karl (1864–1922), Wagenbauer, Gründer (1893) d. Firma, S d. Schiffmeisters Georg u. d. Luise Friederike Wilhelmine Kübler;

M Katharina (1867–1955), T d. Metzgermeisters Andreas Mayer u. d. Barbara Mayer;

B Otto (* 1904), Wagenfabr.;

- ♂ Ulm 1933 Ilse (* 1910), T d. Pfarrers Rudolf Graf u. d. Hedwig Faust;

5 S, 1 T.

Leben

Nach dem Abitur arbeitete K. bei den Firmen Magirus und Werner & Pfleiderer als Maschinenbau-Praktikant. Danach begann er im Herbst 1920 sein Maschinenbau-Studium an der TH Stuttgart. Nach dem plötzlichen Tod seines Vaters mußte er 1923 die Wagen- und Karosseriefabrik in Ulm a. d. Donau zusammen mit seinem Bruder Otto übernehmen. Hier baute man damals offene und geschlossene Pferdewagen, aber auch schon Karosserien für Personenautomobile und Aufbauten für Lastwagen. Dazu kamen Karosserien für Linien- und Reiseomnibusse auf Fahrgestellen von Brennabor, Daimler, Magirus, NAG und Opel. K. war ein sehr begabter Techniker und Ingenieur, dazu ein geschickter Kaufmann. So gelang es ihm und seinem Bruder, den kleinen Betrieb durch die schlechten Jahre der Inflation zu führen und 1928 sogar noch eine andere Ulmer Karosseriewerkstatt zu übernehmen. Als Techniker tat sich K. vor allem im Kfz.-Anhängerbau hervor, wobei er die Verbindung von guter Straßenlage, geringem Eigengewicht und hoher Nutzlast zum obersten Konstruktionsprinzip erhob. So schuf er viele grundsätzliche Lösungen, die im Fahrzeugbau Allgemeingut wurden. 1925 stellte K. den ersten Zweiseiten-Kippanhänger mit zentral eingebauten Winden vor. 1929 entwickelte er den ersten Kugeldrehkranz im Anhängerbau, der die Gleitringdeichsel mit Mittelbolzen ablöste. Es folgten Patente auf Bordwandverschlüsse, Tieflader-Halbachsen, Drehgestelle und Zwangslenkungen für überlange Anhänger. K. produzierte auch die ersten U-Preßstahlrahmen und Rohrachsen für Anhänger. 1931 lieferte er die ersten Dreiachsanhänger und Sattelaufleger, 1934 folgten Langholzanhänger als selbstspurende Nachläufer. Besonders bekannt wurde er 1935 durch Einführung der Ausgleichsnabe bei zwillingsbereiften Wagen, womit er starken Gummiabrieb am Reifen verhinderte. Im Omnibusbau führte

K. neue technische Konstruktionsmerkmale ein. Seine Firma baute 1932 einen Großraum-Omnibus als Sattelaufleger, der 1939 zum „Zug der Autobahn“ für die Fernlinie Berlin-Wien-Budapest weiterentwickelt wurde. Um diese Zeit baute K. auch Doppeldeckomnibusse, Obusse mit Personen-Anhängern und Schwerlast-Tiefladeanhänger.

Nach dem 2. Weltkrieg waren die Werkstätten größtenteils zerstört. Zusammen mit seinem Bruder Otto überwand K. die Schwierigkeiten des Wiederaufbaus und beschäftigte 1948 bereits wieder 850 Personen. Damals vollzog er den Schritt von der Karosseriefabrikation zur Herstellung kompletter Omnibusse und baute 1951 seinen ersten selbsttragenden Omnibus (Setra); mit dieser Bauweise trennte er sich von der bisherigen Methode, Karosserien auf Lastwagen-Fahrgestelle zu setzen. 1958 folgte ein selbsttragender Gelenkbus für 175 Personen. Inzwischen war K. an die erste Stelle im deutschen Großanhängerbau gerückt. 1953 übernahm er den Wagener Fahrzeugbau im Dortmunder Hafen und baute ihn zum Zweigwerk für Omnibus-Reparaturen in Westdeutschland aus. Weitere Zweigbetriebe errichtete er in Hamburg, Westberlin und Frankfurt, er gründete ausländische Tochtergesellschaften in Paris und Salzburg. 1966 baute K. eine 2stöckige Omnibus-Fertigungshalle für Gerippebau und Triebwerkmontage der Setra-Busse. 1968 erreichte er in diesem Werk eine Jahresleistung von 1 000 Omnibussen. Das 1969 übernommene Fahrzeugwerk Hummel in Blaustein, Krs. Ulm, baute er zum Anhängerwerk aus. Hier nahm K. auch noch den Bau von Tiefladeanhängern und Autokranen auf. Mit Sonderkonstruktionen auf diesen Gebieten bewies er seine Vielseitigkeit, desgleichen seit 1970 durch die Entwicklung von Skipistenpflegegeräten. Inzwischen beschäftigte er über 3 000 Arbeiter und Angestellte. |

Auszeichnungen

K. betätigte sich aktiv in der Arbeit der Industrie- und Handelskammer Ulm, der Verbände der Baden-Württ. Metallindustrie und der Automobilindustrie. Er war Mitglied der ev. Landessynode.

Werke

DRP 444168 (Zweiseiten-Kippanhänger), 581 611 (Sattelaufleger), 593 949 (Kugeldrehkranz f. Kfz.-Anhänger), 660 550 (Langholzanhänger mit Lenkeinrichtung), 714 062 u. 732 207-210 Ausgleichsnabe f. Zwillingräder), DBP 959677 (umlegbarer Fahrzeugkran).

Literatur

75 J. Kässbohrer 1893-1968, 1968;

O. P. Bühler, in: Verkehrsrdsch. 1973, Nr. 20, S. 30 (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kässbohrer, Karl“, in: Neue Deutsche Biographie 10 (1974), S. 734
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
