



Das Firmenschild zeigt die Wagenfabrik in der Paradiesstraße 12 um 1890.  
(Lithographie, Kunstanstalt Georg Brünner, Nürnberg, [um 1890]).

*Via Ottenbacher, Biberach*

## Die Geschichte der Gebr. Ottenbacher Wagenfabrik

Jubiläen – ob Geburtstage oder Gründungsjahre – bieten immer Anlass auf die Vergangenheit zurückzuschauen – und oftmals zu staunen, was alles in den vergangenen Jahrzehnten geleistet wurde. So haben die Karosseriefabrik Ottenbacher GmbH und das Autohaus Ottenbacher mit ihren Inhabern Otto und Gustav Ottenbacher im Jahr 1968 zusammen mit den Belegschaften, Freunden und prominenten Vertretern von Stadt und Kreis, die Gründung der Gebr. Ottenbacher Wagenfabrik hundert Jahre zuvor gefeiert.<sup>1</sup> Heute, über 50 Jahre später, soll, besonders in Hinblick auf die Bedeutung der damaligen Wagenfabrik im Wirtschaftsgeschehen der Stadt Biberach, eine genauere Betrachtung und Darstellung ihrer Geschichte hier festgehalten werden.<sup>2</sup>

### Die Anfänge

Der Name Ottenbacher begegnet uns in den Akten des Stadtarchivs erstmalig mit der Erwähnung von Gustav Adolf Ottenbacher (1847–1895) im Wohnsteuerregister vom Dezember 1870. Kurz darauf im Februar 1871 wird Carl Gottlieb Ottenbacher (1840–1873) im Wohnregister eingetragen und im Juni 1876 stößt Ernst Wilhelm Ottenbacher (1849–1908) zu den Brüdern hinzu.<sup>3</sup> Wer waren diese Gebrüder Ottenbacher? Sie kamen aus Fellbach, einer Stadt an der nordöstlichen Grenze von Stuttgart gelegen, wo schon ihr Großvater Melchior (1787–1875) und später ihr Vater eine Schmiedewerkstätte betrieben. Die Eltern, Carl Friedrich (1816–1862) und Elisabeth, geb. Schächterle

(1817–1900), hatten elf Kinder, darunter sechs Söhne, die, einer nach dem anderen, ihr Glück in der Ferne suchten.<sup>4</sup>

In Biberach haben die Brüder eine Schmiede in einem Schuppen errichtet und laut Protokoll des Stadtrates vom 21. Juli 1871 hat Carl Ottenbacher die Zustimmung des Rates erhalten, „in dem von Wittwe Güettler zum Rebstock erkauften Gebäude an der Paradiesstraße a. Parterre eine Schmiedwerkstätte U[nd] eine heizbare Wagner- und Lackier Werkstätte einzurichten [und] b. Den oberen Stock statt des Knie-Stockes theilweise um 1. Stock zu erhöhen u. daselbst 2 Wohnungen einzurichten.“<sup>5</sup> Laut dem Steuerabrechnungsbuch von 1871/72 hat Carl Gottlieb eine Gewerbe- und Gebäudesteuer von 14 Gulden und 9 Kreuzer bezahlt. Im nachfolgenden Jahr erhöhte sich die fällige Gesamtsteuer auf das Doppelte – ein sicheres Zeichen dafür, dass die Schmiedewerkstatt stets erfolgreicher wurde.<sup>6</sup>

### Von der Schmiede zum Wagenbau

Im Laufe des 19. Jahrhunderts, als die Straßen befestigt wurden, entdeckten die Bürger die Bequemlichkeit des Reisens in Kutschen. So entstanden, der Nachfrage entsprechend, auch zahlreiche Wagenbau-Betriebe vor allem in den Großstädten Karlsruhe, Mannheim und Stuttgart. Mitte des 19. Jahrhunderts waren, laut einem Bericht über „Das Königreich Württemberg“, an die 5000 Personen im Sektor Wagenbau tätig und die württembergischen Wagen waren im In- und Ausland begehrt.<sup>7</sup>

Die bekanntesten Wagenbauschulen zu dieser Zeit waren diejenigen in Paris, wohin auch deutsche Handwerker pilgerten. Sie ließen sich dort als Schmiede, Sattler, Stellmacher oder Lackierer nieder und waren als besonders sorgfältig und fleißig angesehen.<sup>8</sup>

So wundert es nicht, dass auch die Schmiedewerkstatt der Gebrüder Ottenbacher in der Paradiesstraße 12, (heute Kolpingstraße), sich an dieser Entwicklung orientierte und mit dem Bau von Kutschenwagen begonnen hat. Auf einem Werbeblatt der Gebrüder Ottenbacher ist zu lesen, dass der Inhaber der Wagenfabrik, Gustav Ottenbacher, ein „ehemaliger Schüler bei L.D., Wagenbauschule in Paris“ gewesen ist.<sup>9</sup>

Nach dem Tod 1873 von Carl Gottlieb führten seine Brüder, Gustav Adolf und Ernst Wilhelm, das Unternehmen weiter. Die Firma wurde führend auf dem Gebiet des Kutsch- und Wagenbaus in Oberschwaben



In der Werkstatt der Wagenfabrik, 1884. (Von links: Fritz Hagel, Wagner; Volontär Christian Auer, Bad Cannstatt; Gründer und Inhaber Ernst und Gustav Ottenbacher.)

und war eine der wenigen Wagenbauer, die später bestimmte Wagenmodelle sogar in Serie fertigten.<sup>10</sup> Bereits im Jahre 1884 firmierte die Firma als „Wagenfabrik Gebrüder Ottenbacher“ und zwei Jahre später wurden Gustav und Ernst in das Bürgerrecht aufgenommen.<sup>11</sup> Angeboten wurden, neben Jagdwagen und Nutzwagen für die Landwirtschaft, vielseitige Kutschen für das aufstrebende Bürgertum, das wie zuvor der Adel, nun in komfortablen Kutschen reisen wollte. Aus den Werbeblättern der Firma wird die Bandbreite an Kutschenmodellen ersichtlich. Sie hießen Whisky, Pony-Duc, Vis-à-viswagen, Break, Dog-Cart oder



Werbeliste 6 der Gebr. Ottenbacher Wagenfabrik, um 1900.



Die Mylord Kutsche aus der Werkstatt Ottenbacher, um 1910. (Kutschensammlung Heinz Scheidel, K53)

Geschäftswagen. Es gab Kutschen für Selbstfahrer, wie z. B. den Phaeton, oder den Landauer, einen viersitzigen Wagen, der offen und geschlossen gefahren werden konnte. In der Sammlung von Heinz Scheidel in Mannheim steht die weltweit größte private Sammlung von Kutschen, Schlitten und zugehörigen Accessoires. Neben einer Chaise, einer Wagonette und einem Park-Phaeton aus der Werkstatt der Gebrüder Ottenbacher befindet sich dort auch ein Mylord aus der Zeit um 1910 im Originalzustand. Der Mylord hatte eine gerundete Form und war einer der meistgebauten Stadtwagen, der in Deutschland oft auch Victoria genannt wurde. Auffallend bei der Ottenbacher-Kutsche sind u. a. die versilberten Beschläge, ein Kindersitz und ein Uhrgehäuse, wie auch ein großes Fenster rückseitig in amerikanischer Art.<sup>12</sup>

Die Produktpalette der Wagenfabrik erstreckte sich aber auch auf Leichenwagen, Omnibusse und Krankewagen. Erwähnenswert hier ist Dr. Palmers Krankewagen. Der Arzt Dr. med Christian Palmer, gebürtiger Tübinger, ließ sich im Jahr 1879 als Arzt in Biberach nieder und baute in kurzer Zeit eine große Praxis auf.<sup>13</sup> Der Krankewagen der Gebrüder Ottenbacher wurde 1884 nach Palmers Vorstellungen mit vier Krankentragen, seitlichen Fenstern und Türen gefertigt. In den 1880er-Jahren präsentierte die Firma ihre Produkte auch auf verschiedenen Gewerbeausstellungen und druckte die Ergebnisse stolz auf ihre Werbeträger: Eine Preis-Medaille auf der Kreisausstellung 1886 in Augsburg, eine Silber-Medaille auf der Ausstellung für Volksverständliche Gesundheits- und Krankenpflege 1890 in

Stuttgart sowie auf der Allgemeinen Ausstellung für Kriegs-Kunst und Armeebedarf 1890 in Köln.

Noch keine 50 Jahre alt starb Gustav Adolf im Jahr 1895. Die Firma wurde von seinem Bruder Ernst Wilhelm weitergeführt, und es wurde in den Erinnerungen der Familie kolportiert, dass in den ersten Jahren nach dem Tod ihres Mannes, Maria Magdalena (1845–1908) überaus tatkräftig die Firma unterstützt hat, was nicht unbedingt üblich für eine Frau in der damaligen Zeit war. Die Söhne von Gustav und Magdalena – wieder typische Ottenbacher-Namen – Josef Gustav Adolf (1878–1949), Karl Otto (1880–1944) und Ernst Andreas (1884–1985), zu der Zeit erst 17, 15 und 11 Jahre alt, sind, der Situation geschuldet, bereits in jungen Jahren in die Firmengeschäfte hineingeschubst worden.

### Vom Handwerk zur Industrie

Ende des 19. Jahrhunderts war die industrielle Revolution bereits voll im Gange und die Menschen glaubten an die unbegrenzten Möglichkeiten von Technik und Wissenschaft. Allmählich wurden überall im Lande Handwerksbetriebe von der Industrie verdrängt. Um den rasanten Entwicklungen von Neuheiten eine Plattform zu bieten, fanden in den großen Metropolen Europas Industrieausstellungen statt. Auf den ersten Weltausstellungen 1851 in London und 1855 in Paris wurden die neuesten Leistungen und Innovationen präsentiert und prämiert. (Die erste Weltausstellung in Deutschland fand erst 2000 in Hannover statt.)



Ernst A. Ottenbacher im Eigenbau der Wagen- und Karosseriefabrik vor der Turnhalle auf dem Gigelberg, 1902.

Der gleiche Gedanke, nämlich den Fortschritt und neue technische Errungenschaften vorzustellen, prägte bereits Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts die Gewerbeausstellungen in den oberschwäbischen Städten Ravensburg, Ehingen, Saulgau und Waldsee. Um diesen nicht nachzustehen, fand 1900 eine Bezirksgewerbeausstellung in Biberach statt.<sup>14</sup> Vom 15. August bis zum 20. September präsentierten über 200 Aussteller aus Handel und Industrie stolz und selbstbewusst ihre Produkte auf dem Gigelberg-Gelände und in der Turnhalle. Der Katalog mit über 250 Seiten enthält neben der Aufzählung der teilnehmenden Firmen auch einen

Abriss über „Biberach im Jahr 1900“ vom Oberlehrer Adam Kuhn. Dort wird die Gebr. Ottenbacher Wagenfabrik aufgeführt unter den Fabrikgeschäften, die Kuhn für besonders erwähnenswert findet, neben u. a. der Tragantwaren Firma Gebrüder Baur, der Möbelpolsterfabrik Gustav Gerster oder der Feuerwehrrequisitenfabrik J. G. Lieb und der Ornatfabrik Karl Neff. Zu dieser Zeit beschäftigte die Wagenfabrik 25 Mitarbeiter.<sup>15</sup> Einen Großteil des Katalogs nehmen die Anzeigen der Firmen ein. Die Anzeige der Ottenbacherschen Wagenfabrik zeigt eine Luxuskutsche und preist die elegante, garantiert solide Ausführung der verschiedenen Fabrikate ihrer Modellpalette. Je nach Ausstattung, ob z. B. mit Tuchpolsterung oder Safianlederpolsterung, hat ein Mylord, „hochelegant“, laut Firmen-Preisliste zu dieser Zeit ca. 1350 bis 1400 Mark (heute etwa 13.860 EUR<sup>16</sup>) gekostet.

Silb. Medaille Stuttgart.      Silb. Medaille Köln.

**Wagenfabrik**  
**Gebrüder Ottenbacher,**  
Lieferanten der Armee  
**Biberach a. R. (Württ.)**

Prima Referenzen.      -Ref Nr. 40.      Beste Fabrikate.

Luxuswagen in elegant. u. solider Ausführung unter Garantie.

Die geehrten Ausstellungsbesucher und Jedermann ist zum Besuch unseres Etablissements höflich eingeladen.

Preis-Medaille Augsburg.      Diplomb. I. Cl. Ulm.

Geschäfts- u. Reklamewagen, Flaschenbierwagen u. s. w.

Anzeige der Wagenfabrik im Katalog der Bezirksgewerbeausstellung 1900.

### Das erste Automobil und das erste Flugzeug in Biberach

Die Gebrüder hatten die Zeichen der Zeit erkannt – 1885 hatte Carl Benz das erste Benzinauto, den Benz Patent-Motorwagen Nummer 1, ein dreirädriges Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung, gebaut. Die Wagenfabrik Ottenbacher hat einige Jahre später, als Vertretung der Fa. Benz & Co, Mannheim, angefangen, Automobile auszuliefern. Auf der Bezirksgewerbeausstellung 1900 wurden neben eigenen Kutschen, wie Landauer und Viktoriawagen, auch zwei Automobile ausgestellt, die Modelle „Comfortable“ und „Duc“, die „durch Eleganz und Sicherheit,

[und] angenehmes Fahren sich auszeichnen“.<sup>17</sup> Als das erste Auto in Biberach durch die Straßen fuhr, wurde es nicht nur bestaunt und gepriesen, sondern der laut krachende Motor hat die Biberacher Bürger, Pferde, Hunde und Katzen geängstigt.<sup>18</sup> Zwei Jahre später hat die Firma Ottenbacher ein Automobil Marke Eigenbau vorgestellt, den man liebevoll „Buddel-Wagen“ nannte, wie auf der Rückseite des Fotos vermerkt ist, das Ernst A. Ottenbacher vor der Gigelberg-Turnhalle zeigt.

Als nach der Jahrhundertwende der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland spürbar wurde und das Automobil seinen Einzug nahm, wurde die Herstellung von Karosserien für Kraftfahrzeuge auch anderer Hersteller in die Fertigung der Wagenfabrik aufgenommen. Später folgte auch die Vertretung erster Autofirmen als Geschäftsmodell. Und wie bereits beim Kutschenbau spezialisierten sich die Gebrüder Ottenbacher – inzwischen nannte man sich Wagen- und Carosseriefabrik – auf Sonderaufbauten, beispielsweise auf Fahrgerüste der Nürnberger Motorfahrzeugfabrik Union, System Maurer GmbH. So fertigte man bereits 1900 im Auftrag der Universitäts-Klinik Tübingen einen Aufbau für einen Motorwagen, welches als erster „Ottenbacher Omnibus“ bezeichnet wurde und zwischen dem Tübinger Bahnhof und der Universitäts-Klinik verkehrte.

Ernst Wilhelm, der letzte der Gründerväter, starb im Juli 1908 – ein Monat vorher ist die Mutter Maria Magdalena gestorben. Nun führten die drei Brüder der zweiten Generation – Josef Gustav Adolf, Karl Otto und Ernst Andreas – die Firma weiter in das neue Zeitalter der motorgetriebenen Wagen.

Der jüngste der Brüder, Ernst Andreas, entdeckte nach einem Ingenieurstudium seine Leidenschaft für die Flugtechnik.<sup>19</sup> 1903 hatten die Wright Brüder in Amerika den ersten Flug absolviert und in Deutschland hatte Hans Grade im Oktober 1908 einen ersten Flugversuch unternommen. In der väterlichen Firma und in einem Holzschuppen im Wolfental arbeitete Ernst Ottenbacher im Jahr 1910 an der Konstruktion seines ersten Flugzeuges, das er im Juni 1911 in der Gigelberg-Turnhalle der Bevölkerung zur Schau stellte. Die Flugversuche im gleichen Jahr im Wolfental brachten nicht den erwünschten Erfolg und Ottenbacher ging nach Burg bei Magdeburg, wo Gustav Schulze Flugzeuge baute und eine Flugschule betrieb. Im November 1912 erwarb er dort sein Flugzeugführer-Zeugnis und baute in Biberach sein zweites Flugzeug, mit dem er erfolgreiche Flüge bei den Flugveranstaltungen auf dem Cannstatter Wasen 1913 durchführte. Als im Jahr 1914 der 1. Welt-

krieg ausbrach, wurde Ottenbacher zur Fliegertruppe nach Böblingen eingezogen, fand jedoch nach dem Krieg keine Zukunft für sich in Deutschland. Er wanderte 1919 nach Argentinien aus, wo er mit seinen Kenntnissen in Flugzeugbau und Fliegerei beim Aufbau der argentinischen Luftfahrt große Anerkennung erhielt. Nach seinem Tod mit 101 Jahren wurde er nach eigenem Wunsch in Biberach auf dem Alten Katholischen Friedhof beerdigt. Die argentinische Luftwaffe ließ eine Tafel auf dem Grabstein „ihrem berühmten Vorläufer“ anbringen.<sup>20</sup> Auf Anregung des Biberacher Flugsportvereins hat die Stadt 2013 eine Straße im Gewerbegebiet „Am Flugplatz“ nach ihm benannt.

Der mittlere Bruder dieser Generation, Karl Otto, ist beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges nach Ulm gezogen und nun führte der Älteste, Josef Gustav Adolf, die Firma in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg weiter, mit der Unterstützung nach und nach von seinen Söhnen, ja(!), wiederum, Gustav (1905–1971) und Otto (1909–1981).

Wie einst im Wagenbau war die Firma bis Ende der 1930er-Jahre im Karosseriebau führend.

Die rasante Nachfrage nach Automobilen zwang jedoch die Hersteller von Motoren und Fahrgestellen die Produktion des ganzen Automobils in die eigene Hand zu nehmen und auf Serienproduktion umzusteigen.<sup>21</sup> Die Firma Gebr. Ottenbacher wick daher auf die Fertigung von Omnibussen aus, bei denen es noch nicht auf die großen Stückzahlen ankam. Die Leistungsfähigkeit des Biberacher Unternehmens beruhte in der Hauptsache auf der für die damaligen Verhältnisse modernen Ausstattung der Ottenbacher-Werkstätten, wie beispielsweise eine eigene Holztrockenanlage, samt Holzbiegerei und Spritzlackieranlage. Ein Werbeblatt aus dem Jahr 1928 preist die zahlreichen Erzeugnisse der Karosseriefabrik: Omnibusse in allen Dimensionen; Aussichtswagen mit Rollverdecken nach eigenen und fremden Patenten; Lieferwagen für alle Geschäftszweige; Lastwagen für alle Branchen; Karosserien für Sport- und Personenwagen sowie Krankenwagen. Im Jahre 1928 fanden die Busaufbauten der Firma auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Berlin großen Anklang und der Kundenstamm dehnte sich auf das gesamte damalige deutschsprachige Gebiet aus.

### Die dritte Generation

In den 1930er-Jahren bauten die Söhne der dritten Generation – Gustav und Otto Ottenbacher – das

Unternehmen weiter aus. Der ältere Bruder, Gustav, gründete im Jahre 1932, zunächst noch in der Paradiesstraße, das „Autohaus Ottenbacher“, das 1936 in einen Neubau im Wolfental umzog. Anfangs vertrieb und reparierte das Autohaus Kraftfahrzeuge der Autofirmen Auto-Union (DKW), Büssing und später auch Volkswagen. Im Dezember 1968 wurde das Autohaus Gebietshändler der Volkswagenwerk AG für die Kreise Biberach, Ehingen und Saulgau, mit einer eigenen Filiale in Saulgau. Der Tagesdurchlauf in den Werkstätten im Wolfental betrug in den 1960er-Jahren bis zu 80 Fahrzeuge. Nachdem Gustav Ottenbacher das Unternehmen zu einer ansehnlichen Größe ausgebaut hat, waren für das schwäbische Oberland „VW“ und „Ottenbacher“ identische Begriffe, die heute noch bei vielen Älteren Erinnerungen an das erste Nachkriegsauto, an den beliebten VW Käfer, hervorrufen.

Ebenfalls nach dem Krieg wurde die Firma „Orion“ als Magirus-Deutz-Vertretung in Biberach gegründet, deren Inhaberin Anni Ottenbacher (1905–1991), Ehefrau von Gustav Ottenbacher, war. Diese Firma beschäftigte sich mit dem Verkauf und der Reparatur von Erzeugnissen der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz, des Kölner Motorenherstellers und der Firma Magirus, Ulm. Die beiden Firmen Autohaus Ottenbacher und Orion haben, angesichts der knappen Wohnungssituation nach dem Krieg, auf dem Firmengelände Wohnungen für ihre Betriebsangehörige errichtet. Nach dem Tod von Gustav O. im Jahr 1971 führten seine Frau Anni und die Tochter, Anneliese Ottenbacher, beide Firmen weiter bis sie Ende der 70er-Jahre verkauft wurden: die Firma Orion ging an die Firma Hans Prem, Illertissen, und das Autohaus Ottenbacher an die Firma Wolfgang Fritz, Bietigheim. Letztere hat 1989 die Firma, wie auch das Betriebsgelände auf dem sich heute ein Lebensmittel-Discounter befindet, veräußert.<sup>22</sup>

Der jüngere Bruder Otto blieb in den Fußstapfen seines Vaters und Großvaters und führte die Karosseriefabrik weiter. Im Jahr 1937 beschäftigte die Firma 41 Mitarbeiter.<sup>23</sup> Aus den Kriegsjahren liegen uns keine schriftlichen Zeugnisse vor, mit Ausnahme einer Erwähnung einer „Ottenbacher-Baracke“ in der Freiburger Straße, in der Flüchtlinge untergebracht waren.<sup>24</sup> Am Ende des Zweiten Weltkrieges begann die Karosseriebau Firma ganz von vorne, wie z. B. mit dem einfachen, kleinen eisenbereiften Handleiterwagen der Hausmarke „Biberle“, beliebt bei den Frauen für den Transport von Wäschekörben und bei den Handwerkern für ihre Werkzeuge.<sup>25</sup>



Vom Motorwagen zum Reiseomnibus. Werbebroschüre aus dem Jahr 1955.

Ab 1948 hat Otto Ottenbacher Produktionshallen und Bürogebäude in dem damals neu erschlossenen Gewerbegebiet in der Freiburger Straße erstellt. Ein Jahr später verstarb der Seniorchef Gustav Ottenbacher. Der Sohn Otto konnte in den folgenden Jahren mit der Firma an die alten Geschäftsbeziehungen neu anknüpfen. Vor allem konzentrierte sich die Produktion auf den Bau von Omnibussen. Mit dem allmählichen, wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Krieg verspürten die Menschen auch eine Lust am Reisen, und Ottenbacher baute Omnibusse, die den Bedürfnissen der Reiselustigen wie auch denen der Busunternehmen entsprachen. Ottenbacher lieferte sowohl deutschlandweit als auch ins naheliegende Ausland, vor allem in die Schweiz. Aufgebaut wurde auf Fahrgestelle der Firmen Borgward, Büssing, Daimler-Benz und Magirus. Besonderheiten waren, speziell konzipiert für die Aussichts-Omnibusse, kleinere Ausführungen mit Vollsichtverglasung und Kurbelfenster oder Schlafsitze mit verstellbaren Rücken, sowie Sitze mit Klubsesselpolsterung und in jeder gewünschten Farbe und Ausführung. In der Familie und im engeren Freundeskreis wurde Jahrzehnte später oft noch von den heiteren Probefahrten erzählt, die als Sonntagsausflüge mit Kind und Kegel ins Umland führten.

Ende der 1950er-Jahre erlebte die Karosseriefabrik Ottenbacher einen herben Rückschlag und geriet in finanzielle Schwierigkeiten, die 1959 zu einem Vergleichsverfahren führten. Nach Abschluss des Verfahrens konnte Otto Ottenbacher Mitte Juni 1960 einen Nachfolgebetrieb – Karosseriefabrik Ottenbacher GmbH – anmelden.<sup>26</sup>

Mit einer Beschäftigtenzahl von 110 Mitarbeitern wurde größtenteils die bisherige Produktion weitergeführt. 1966 kehrte der Sohn, Otto jun. (1943–), mit Ehefrau Viia geb. Vali (1940–) und Sohn Ernst, aus einem Auslandsaufenthalt in den USA zurück und stieg in die Geschäftsführung der Firma ein. Allerdings wurden keine Omnibusse mehr gefertigt, mit Ausnahme der Transportwagen für Gefangene, auch „Grüne Minna“ genannt. Sechzig Prozent der Grünen Minnas der Bundesrepublik Deutschlands wurden 1972 bei der Fa. Ottenbacher hergestellt. Die Karosseriefabrik Ottenbacher GmbH war eine der wenigen Karosseriefabriken, die Einzelanfertigungen und Spezialaufbauten hergestellt hat. Sie war der Tradition treu geblieben, Karosseriebau nach den Wünschen der Kunden zu betreiben.

Wie bereits in den vorhergehenden Jahren wurden weiterhin Nutzfahrgaufbauten, Fahrerhäuser für Baumaschinen, wie Bagger, Gräber oder Baukrane, sowie Alu- und Chromnickelstahlteile, die auf dem damals modernsten computergesteuerten Stanzautomaten der Firma Trumpf gefertigt wurden. Zu den langjährigen Kunden zählten Firmen wie Boschung, Deutsche Bundespost, Jenbacher, Liebherr, MAN – Maschinenbau Ulm, Meiller, Minimax, Preussag und Trenkle.

Immer wichtiger wurden die Aufbauten für Feuerwehren. Als Zulieferer führender Firmen, wie Magirus Deutz, Ziegler oder Metz, baute die Karosseriefirma Fahrerhäuser und Spezialaufbauten für verschiedenste Feuerwehrfahrzeuge, wie Löschwagen, oder Rüstfahrzeuge mit Ladekran, um nur ein paar wenige zu nennen. Die vielfältigen Anforderungen an die Feuerwehren durch Umweltkatastrophen und verschiedenste Rettungseinsätze erforderten neue Konzepte – das Abrollbehältersystem wurde als effizientes Einsatzmittel für Berufsfeuerwehren entwickelt, um angemessen auf Einsätze wie z. B. bei Großbränden, Überschwemmungen oder Flugzeugunglücken zu reagieren. Je nach Einsatzfall wird ein Behälter, auch Container genannt, auf ein Wechselladerfahrzeug (WLF) aufgeladen und an der Einsatzstelle abgesetzt. Es gibt beispielsweise Schlauch-Behälter, Schaum-Behälter, Behälter mit

Rüstzeug oder ausgestattet mit Sandsäcken für Hochwasser. Die Firma Ottenbacher war einer der ersten Ansprechpartner für eine Reihe von Berufs-, Werks- und Freiwilligen-Feuerwehren in ganz Deutschland und konnte mit ihrer langjährigen Erfahrung die speziellen Anforderungen und Wünsche für die verschiedensten Ausstattungen von Abrollbehältern erfüllen.

Ende der Siebzigerjahre stieg die Firma kurzzeitig in die Fertigung von Travel Vans ein und fertigte Wohnmobile sowie vielseitig nutzbare Reisemobile, wie den „Castor“, der auf Opel Bedford Blitz Basis aufgebaut wurde.

### **Neustrukturierung**

Zunehmend geriet die Firma jedoch in eine schwierige wirtschaftliche Lage. 1981 war der Seniorchef gestorben, und 1983 wurde der gelernte Karosseriebautechniker Roland Denz als Gesellschafter in die GmbH aufgenommen. Im August 1984 stieg Otto Ottenbacher jun. aus der GmbH aus und die alte Firma wurde in „Karosseriefabrik Biberach GmbH“ umbenannt und widmete sich verstärkt der Fertigung von Aufbauten und Anhängern für Nutzfahrzeuge. Die neue Firma wird heute geführt von den Brüdern Frank und Arndt Denz, Maren Denz und Paul Wohnhas.<sup>27</sup>

Otto Ottenbacher jun. hat sich mit einer eigenen Firma, namens „Otto Ottenbacher Jr. - Industrie- und Handelsvertretungen“, selbstständig gemacht. Die Firma konzentrierte sich mit Erfolg auf den Verkauf von Abrollaufbauten, die sie bei verschiedenen Herstellern fertigen ließ. Berufs-, Werk-, Freiwillige- und Landkreis-Feuerwehren, sowie Flughäfen in ganz Deutschland und im nahegelegenen Ausland zählten zum Kundenkreis. Zusätzlich vertrieb die Firma feuerwehrtechnische Geräte sowie verschiedene Teile für den Karosseriebau, wie z. B. Fenster, Rollos, Beschlagteile u.v.m. Altersbedingt hat Otto Ottenbacher sich vor Kurzem aus dem aktiven Berufsleben zurückgezogen.

### **Gründung und Bedeutung**

Das Gründungsdatum, das mit 1868 in den zurückliegenden Jahrzehnten angegeben wurde, muss wohl auf 1870 korrigiert werden. Vor 1871 gab es keinen Nachweis einer Gewerbesteuer für die Wagenfabrik Ottenbacher. War es damals üblich die Gewerbesteuer rückwirkend zu berechnen, so kommen wir nach den im Stadtarchiv Biberach vorliegenden Unterlagen zu dem



Zeugnis für Fried. Rudhardt, 1904.

Schluss, dass das Gründungsjahr der Gebrüder Ottenbacher Wagenfabrik wohl später anzusetzen ist. Dafür sprechen auch die frühen Werbeträger, wie auch ein Zeugnis für den Sattler Fried. Rudhardt aus dem Jahr 1904, jeweils mit dem Vermerk „Gegr.: 1870“. Es wäre nicht das erste Mal, dass weiterführende oder historische Forschungen neue Erkenntnisse geliefert haben – man denke nur an die 700-Jahr-Feier der Stadt Biberach im Jahr 1950, um dann, nach neuen historischen Funden, die 900-Jahr-Feier im Jahr 1984 zu feiern. Oder in jüngster Zeit als Recherche-Ergebnisse des Stadtarchivs und des Museums die Anfänge des Schützentheaters von 1819 auf 1859 korrigiert haben.<sup>28</sup>

Bei diesem Beitrag ging es jedoch hauptsächlich darum, die Geschichte der Gebrüder Ottenbacher Wagenfabrik festzuhalten, um dadurch rückblickend festzustellen, dass sie ein Musterbeispiel für die Pionierleistung des Handwerks bei der Industrialisierung und Motorisierung im ausgehenden 19. Jahrhundert darstellt. Genauso zeigt die Entwicklung des Unternehmens im 20. Jahrhundert, wie auch kleine, mittelständische Betriebe dank flexibler Anpassung an die Marktverhältnisse und ihrer Fähigkeit durch Spezialisierung, ihre Kompetenzen als Vorteil einzusetzen, gegen die Marktmacht der Großen zu bestehen vermögen – auch wenn das oft nicht ohne Schrammen abläuft. Über mehr als hundert Jahre lang haben die Ottenbacher'schen Unternehmen daher einen Stammplatz in der wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung der Stadt Biberach eingenommen.

#### DANK AN:

- Stadtarchivarin Ursula Maerker und Stefanie Hartmannsgruber, Sachbearbeiterin, Stadtarchiv Biberach.
- Stefanie Kapp, Stadtarchiv Fellbach, und Gudrun Dengel, Evangelischer Oberkirchenrat, Landeskirchliches Archiv, Stuttgart.
- Harald Linz, freier Automobiljournalist und Fachbuchautor.
- Heinz Scheidel für die Überlassung des Prachtbandes zu seiner Kutschensammlung und
- Hans-Werner Hamacher, Mitarbeiter der Kutschensammlung, für die Bereitstellung von Fotos der Kutschen und des Firmenschildes.
- Klaus Rombach für das Foto der Gebrüder Ottenbacher Wagenfabrik, 1884.
- Anne Ottenbacher-Hopf für die Angaben zu Autohaus Ottenbacher und Firma Orion.
- Dr. Kurt Diemer für seinen Rat.

#### ANMERKUNGEN

- 1 Vgl. dah [Gunther Dahinten]: Mit der technischen Entwicklung Schritt halten. In: Schwäbische Zeitung, Nr. 290, 16.12.1968; sowie Brief v. Dr. Max Zengerle an Gustav Ottenbacher v. 27.11.1968. Stadtarchiv Biberach, Az. 47.72.20 Ottenbacher.
- 2 Als Grundlage für diesen Beitrag dienten Unterlagen (Fotos, Werbeträger etc.) der Firmen Wagen- und Karosseriefabrik Ottenbacher im Familienbesitz, sowie Angaben von Otto Ottenbacher. Zusätzlich ein zur Verfügung gestelltes Manuskript des Automobil Journalisten Harald Linz über die Karosseriefabrik Ottenbacher GmbH, das nicht zur Veröffentlichung kam.
- 3 Stadtarchiv Biberach, Wohnsteuerregister, D41, Bd. 21, Nr.1498 und Bd. 22, Nr. 395 und 396.
- 4 Vgl. Stadtarchiv Biberach, Familienregister Biberach, Bd. 2-3, 19-20, 25. Sämtl. Sign. D 49.6. und Landeskirchliches

- Archiv der Evangelischen Kirche, Stuttgart, Familienregister Fellbach, Bd. 25.
- 5 Stadttarchiv Biberach, Ratsprotokoll 21. Juli 1871, D11, Bd. 68, S. 410.
  - 6 Vgl. Stadttarchiv Biberach, Steuerabrechnungsbuch, Bd. II, 1871/1872 und 1872/1873, [S. 23] und S. 28; sowie Gewereregister, BCJ2, Bd. 4, S. 790.
  - 7 Vgl. Furger, Andres: Die Kutschensammlung Heinz Scheidel Mannheim. Allschwill bei Basel 2011, S. 11-20.
  - 8 Vgl. [https://www.researchgate.net/publication/300493952\\_Der\\_Wagenbau\\_vor\\_und\\_waehrend\\_der\\_Industrialisierung\\_bis\\_ca\\_1900](https://www.researchgate.net/publication/300493952_Der_Wagenbau_vor_und_waehrend_der_Industrialisierung_bis_ca_1900). (abgerufen am 24.09.2018, 20:44)
  - 9 Die Wagenbauschule konnte nicht ermittelt werden. Das abgebildete Firmenschild, eine Lithographie auf Pappe aus der Kunstanstalt Georg Brünner, Nürnberg [ca. 1890], hing im Kontor der Wagenfabrik; die genaue Provenienz lässt sich nicht mehr feststellen. Es befindet sich in der privaten Kutschensammlung Heinz Scheidel, Mannheim.
  - 10 Vgl. Furger, S. 69.
  - 11 Stadttarchiv Biberach. Bürgerlisten, D41, Bd. 6, Nr. 2635-2637 und 2641, Lfd.Nr. 1030 und 1197.
  - 12 Vgl. Furger, S. 105, 108, 345. Eine weitere Kutsche aus der Wagenfabrik Ottenbacher, ein Phaeton aus dem Jahr 1895 besitzt Klaus Rombach, Waldshut-Tiengen und nimmt regelmäßig damit an Traditionsturnieren teil; und ein Sandschneider steht in der Sammlung der Familie W. und M. Niklas in Bad Wörishofen. Nach früheren Erzählungen besaß das Jordanbad Biberach eine Ottenbacher-Kutsche, mit der Gäste vom Bahnhof abgeholt wurden.
  - 13 Vgl. Domdey, Falko: Who is Who. Bemerkenswerte Biberacher aus 10 Jahrhunderten. Biberach 2016, S. 247-248; Eith-Lohmann, Sylvia: Ein Schlaraffenleben im Krankenhaus? In: Biberach um 1900: ein Abc lokaler Erinnerungen. Hrsg. Stadt Biberach. Ausstellungskonzept: Martin Rexer. Biberach 2000, S. 112-127, hier: S. 112. Das Modell des Krankenwagens, gefertigt als Meisterstück, wurde 2000 in der Ausstellung Biberach um 1900 ausgestellt und 2014 dem Museum Biberach durch die Fam. Otto und Viiä Ottenbacher überlassen.
  - 14 Schmitt, Wolfgang: Die Gewerbe- und Handelsstadt Biberach um 1900. In: Biberach um 1900: ein Abc lokaler Erinnerungen. Hrsg. Stadt Biberach. Ausstellungskonzept: Martin Rexer. Biberach 2000, S. 96-111.
  - 15 Vgl. Katalog der Bezirks-Gewerbe-Ausstellung Biberach. 15. August bis 30. September 1900. Biberach 1900. Hier: S. 88 und 97. Diemer, Kurt: Ausgewählte Quellen zur Biberacher Geschichte. 1491-1991. Stuttgart 1991, S. 140 ff.
  - 16 Vgl. <https://fredriks.de/hvv/kaufkraft.php>. Umrechnung mit Berücksichtigung der Kaufkraftparität, kalkuliert mit einem Faktor von 9,9. (abgerufen am 27.03.2019, 10:30)
  - 17 „Wanderung durch die Ausstellung“. In: Anzeiger vom Oberland. 06. September 1900, S. 1023. Vgl. auch „Das erste Auto in Biberach“. In: Biberach an der Riß – in alten Fotos. Zusammengestellt und Texte von Hanne und Erich Fleisch. [Bd. 1]. Gummersbach [1981], S. 109.
  - 18 Vgl. Geschichte der Stadt Biberach. Hrsg. Dieter Stievermann in Verb. mit Volker Press und Kurt Diemer. Stuttgart 1991, S. 466; Maier, Gerd: Biberach. Geschichte und Gegenwart. Stuttgart 1972, S. 115 und Abb. S. 64.
  - 19 Vgl. Hutzler, Hans: Ernst Ottenbacher (1884-1985). Ein Leben für das Fliegen. In: BC-Heimatkundliche Blätter für den Kreis Biberach. Jg. 14, H. 1 (1991), S. 37-41. Domdey, Who is Who, S. 246-247. Rummel, Claudia: Biberacher unternimmt vor 100 Jahren die ersten Flugversuche im Wolfental. In: Schwäbische Zeitung. 23. November 2012.
  - 20 Carl Gottlieb (†1873) und Gustav Adolf (†1895) wurden auf dem Alten Evangelischen Friedhof beerdigt; das Grab wurde aufgelöst. Die Frau von Gustav Adolf, Maria Magdalena (†1908), ist auf dem Alten Katholischen Friedhof beerdigt; im Grab liegen ebenfalls der Sohn Karl Otto (†1944) und dessen Sohn Wilhelm (1911-1936), sowie der Flugpionier Ernst Andreas (†1985) und Maria Fritzsching, geb. Ottenbacher (1911-1997), Enkelin von Gustav und Maria Magdalena. Ein weiteres Ottenbacher-Grab liegt einige Meter entfernt, wo Gustav Adolf (†1949) mit seiner Frau Maria Anna, geb. Egle (1887-1956) und einer der Söhne, Gustav (†1971) mit seiner Frau Anni (†1991) und dem Sohn Ernst (1937-1956) ebenfalls beerdigt wurden. Der zweite Sohn Otto (†1981) ist mit seiner Frau Anna geb. Förg (1913-1996) und Tochter Marianne (1938-2005) auf dem neuen Stadtfriedhof beerdigt.
  - 21 Vgl. Binnebesel, Christian: Vom Handwerk zur Industrie – Der PKW-Karosseriebau in Deutschland bis 1939. Diss., TU Berlin, 2008. <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-1806>. (abgerufen am 10.09.2018)
  - 22 Vgl. Abb. und Anm. des Monats September im Jahreskalender 2018 der Gesellschaft für Heimatpflege in Stadt und Kreis Biberach e.V. „Biberach – auf dem Weg in eine neue Zeit“. Ulm 2017; sowie Angaben von Anne Ottenbacher-Hopf.
  - 23 Vgl. Geschichte der Stadt Biberach, S. 461.
  - 24 Vgl. Adler, Reinhold: Der schwierige Weg zur Normalität. Die UNRRA in Biberach und Umgebung 1945 bis 1947. In: BC-Heimatkundliche Blätter für den Kreis Biberach. Jg. 30, H. 1 (2007), S. 36-57.
  - 25 Ein Original Handleiterwagen „Biberle“ wurde 2014 von der Familie Otto Ottenbacher dem Museum Biberach überlassen. Inv. Nr. 2014/00044.
  - 26 „Vergleichsverfahren. 2VN 1/59“. In: Schwäbische Zeitung. 07.01.1959. Neuanmeldung: Handelsregister Auszug, „HRB I 31: 30.6.1960“. In: Schwäbische Zeitung. 02. August 1960. Beide: Stadttarchiv Biberach, E Altregistratur. Sign. E Bü 3212. Vgl. Geschichte der Stadt Biberach, S. 490.
  - 27 Vgl. Mägerle, Gerd: Biberacher Fahrzeugbau mit langer Tradition. Die Karosseriefabrik Biberach besteht seit 150 Jahren und hat eine bewegte Geschichte. In: Schwäbische Zeitung. 13. August 2018, S. 15.
  - 28 Mägerle, Gerd: Schützentheater ist nicht so alt wie angenommen. In: Schwäbische Zeitung, 29. März 2019, S. 17.

BILDNACHWEIS:

Kutschensammlung Heinz Scheidel: Abb. 1,4.

Klaus Rombach, Waldshut-Tiengen: Abb. 2.

Alle weiteren Abbildungen: Privatbesitz.