

NDB-Artikel

Muthmann, Günther Fahrzeugfabrikant, * 15.9.1903 Vohwinkel bei Wuppertal, † 3.8.1985 Wuppertal.

Genealogie

V →Friedrich (Fritz) (1869–1926), Kaufm. u. Fabr. in V., Kreistagsabg., S d. Wilhelm (s. Gen. 1) u. d. Emilie Holzrichter;

M Elfriede (Frieda) (1879–1946), *T* d. →August Langenbeck (1843–1909) Seidenschwarzfärbereibes. in Elberfeld, u. d. Mathilde Seippel (1853–1918) aus Unterbarmen;

Ov →Wilhelm (s. 1);

B →Friedrich (1901–81), Dr. phil., Dr. phil. h. c., Archäologe, 1937 Dir. d. Kaiser Wilhelm-Mus, in Krefeld, Kulturattaché in Bern u. Athen, Mitgl. d. Dt. Archäolog. Inst. (s. Kürschner, Gel.-Kal. 1980), →Walter (* 1902), Reg.- u. Kulturrat im Reichsmin. f. Ernährung u. Landwirtsch., →Wilhelm (* 1912), Fahrzeugfabr., Vorstand u. Vizepräs. d. Hersteller-Gruppe Kfz-Anhänger im Verband d. Dt. Automobilindustrie 1960–85;

– ♂ Elberfeld 1934 Käthe (* 1909), *T* d. Artur Klophaus, Spediteur in Elberfeld, u. d. Auguste Spies;

3 *S*, 4 *T*.

Leben

Wegen des Todes seines Vaters mußte M. 1926 sein Studium an der TH München abbrechen und die Leitung des Familien-Unternehmens C. Blumhardt in Vohwinkel bzw. Wuppertal übernehmen. Es produzierte damals Schubkarren, Handfuhrgeräte, Paket- und Gepäckkarren für Eisenbahn und Post sowie Feldbahnen und Grubenwagen. Ende der 1920er Jahre erkannte M. die zunehmende Bedeutung des Straßen-Güterverkehrs und erweiterte seit 1928 sein Programm auf Lkw-Anhänger, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Spezialaufbauten. Damit überstand er die Krise der Jahre 1929–32. Als 1934 der allgemeine Aufschwung der deutschen Kfz-Branche begann, gehörte die Firma Blumhardt schon zu den führenden Herstellern mehrachsiger Lastanhänger, vor allem von Pritschen- und Kippanhängern. 1935 konnte M. ein Programm von fünf Anhängertypen bis zu 8 t anbieten, dazu Sattelaufleger und einen dreiachsigen Elf-tonner. Seit 1939 spezialisierte er sich auch auf Tiefkühlzüge. Der 2. Weltkrieg schien das Unternehmen für immer vernichtet zu haben. Jedoch gelang es M. und seinem Bruder Wilhelm, die Werkstätten rasch wieder instandzusetzen, neu mit Maschinen und Pressen auszustatten und

1948 um eine Lackiererei und eine eigene Profilmontage zu vergrößern. Während dieser Zeit gewann der Straßen-Gütertransport wegen seiner günstigeren Verladebedingungen und seiner größeren Beweglichkeit das Übergewicht über die Schiene. Dafür sorgte der Nutzfahrzeugbau durch geeignete Neukonstruktionen, wobei die Vergrößerung der Ladekapazität durch Anhänger eine bedeutende Rolle spielte. An den neuen Entwicklungen war M.s Firma Blumhardt neben dem Branchenführer Kässbohrer maßgeblich beteiligt und sicherte sich einen wachsenden Marktanteil, zumal die vor 1945 wichtigen mittel- und ostdeutschen Betriebe Gothaer Waggonfabrik AG, Gottfried Lindner AG (Ammendorf b. Halle), Christoph & Unmack AG (Niesky, Oberlausitz) und Bleichert AG (Leipzig) als Anbieter für den westdeutschen Markt ausfielen. Das Fertigungsprogramm erweiterte M. neben Pritschen-, Kipp- und Sattelanhängern auf Omnibus-Karosserien (für Büssing), Fahrzeuge für Expeditionen, für die Bau- und die Landwirtschaft sowie für den Rollbehälter-Transport. Er spezialisierte sich auf 3achsige Schweranhänger und setzte den Bau von Isolierfahrzeugen fort. Seit 1952 erhielt M. auch öffentliche Aufträge für Spezialfahrzeuge. Der Export spielte eine immer wichtigere Rolle. Bald zählten die arab. Staaten sowie Länder Nordafrikas und des Ostblocks zu seinen Hauptabnehmern. Großkunden wurden die Erdölgesellschaften, die für ihre Bohrmannschaften in der Wüste Sattelanhänger mit Spezialaufbauten zu Wohn-, Büro- und Transportzwecken bestellten. Auch den Bau von Kühl-Sattelschleppern entwickelte M. weiter. 1965 führte er die Hartmoltopren-Füllbauweise ein und wickelte einen rumän. Großauftrag auf 100 Sattelaufleger für Kühltransporte ab. Für das Inland konstruierte er Aufbauten für den Frischdienst der Lebensmittel-Großhändler und Tiefkühlkost-Rollbehälter als Verteilerwagen für deren Filialbetriebe. 1970 erwarb M. ein zweites Werk in Erfstadt-Liblar hinzu, wo er 1975 einen Großauftrag für die zweite Radfahrzeug-Generation der Bundeswehr ausführte. 1971 schuf er eine dritte Produktionsstätte durch Fusion mit der Fahrzeugfabrik Heinrich Rehme GmbH in Lingen/Ems, die er auf Sattelanhänger und Serien für den Export spezialisierte.

Auch in der Folgezeit trat M. mit neuen technischen Entwicklungen und Spezialfahrzeugen hervor. 1973 stellte er einen dreiachsigen 22 t-Sattelkippanhänger vor, den er später mit 25 t-Leichtmetall-Mulde baute. Sein Programm reichte bis zum 12 400 Liter-Tanklastzug für Heiz- und Dieselöl-Transporte. Ende der 70er Jahre begann eine Periode zunehmender internationaler Konkurrenz und angespannter Ertragslage. Im Export forderten die Abnehmer immer längerfristige Kredite. Nach M.s Tod veräußerte deshalb seine Familie 50% des Kapitals der Blumhardt GmbH & Co (7 Mio. DM) an die bedeutendste europ. Gruppe der Branche, die brit. Craven Tasker Ltd. in Doncaster, die 1993 auch das restliche Kapital übernahm und das Unternehmen als Blumhardt Fahrzeugkontor GmbH & Co. KG weiterführte.

Werke

Dt. Patentschr. 1055 975 v. 1956 (Kippfahrzeug mit pneumat. Entleerung), 1136 223 v. 1957 (Gelände-Lkw mit gelenkigem Mittelträger), 1907 290 v. 1964 (3achs. Tankwagen-Anhänger);

Dt. Gebrauchsmuster 7027 490 v. 1970 (Transporter f. Rollbehälter);

Dt. Offenlegungsschr. 2146, 320 u. 2206 442 v. 1971/72 (Kleidertransporter).

Literatur

E. Muthmann, Stammlisten u. Abriß d. Chronik d. Geschl. M., 1939;

100 J. Entwicklung im Transportwesen 1870-1970 (P);

J. Clemens, Jeder Kundenwunsch wird erfüllt, in: Auto - Motor - Zubehör 48, 1960, H. 12, S. 749;

Autohaus 16, 1973, S. 1494 (P);

L. K. Schlebusch, Vom Schiebkarren z. Tiefkühlfahrzeug, in: Verkehrs-Rdsch., 1973, Nr. 7, S. 12-14;

B. Regenber, Die dt. Lastwagen d. Wirtsch.wunderzeit, 2 Bde., 1988;

Wi. 1985. - Mitt. v. Wilhelm Muthmann, Wuppertal-Vohwinkel.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Muthmann, Günther“, in: Neue Deutsche Biographie 18 (1997), S. 655-656 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
