

INHALT

Vorwort	6
1866–1900	
Pioniere der Industriegesellschaft:	
Die Gründerjahre der technischen Überwachung in Deutschland	10
Ein unscheinbares Blatt Papier, mit dem alles begann	19
Aus dem Alltag eines Sachverständigen	20
Erfolgreiche Revisionsarbeit in Bayern	24
Pioniere der Kältetechnik	26
1900–1933	
Neue Aufgaben und Expansion:	
Vom Kessel zum Kraftfahrzeug	30
Dampf und Strom unter einem Dach	37
Geprüft und besiegelt: die ersten Prüfzeichen	39
Die TÜV-Familie wächst	41
Frühe Vereinshäuser	42
1933–1945	
Gleichschaltung ohne nennenswerten Widerstand.	
Die Entstehung des TÜV-Systems	46
Mitläufer: Der Fall Josef Locher	50
Normalität in der NS-Diktatur	52
Das Ende der regionalen Eigenständigkeit	55
Überleben im Krieg	57
1945–1990	
Feste Größe im Wirtschaftswunderland:	
Die Technischen Überwachungsvereine im geteilten Deutschland	62
Hauptuntersuchung im Wandel	68
Ende der Männerwirtschaft	72
Am anderen Ende der Welt	74
Es begann mit einem Skischuh	78
1990–2016	
Auf dem Weg zum globalen Konzern:	
Freier Markt, Fusionen, Internationalisierung	82
Brücken bauen zwischen Ost und West	88
Arbeitswelten im Wandel	90
Geschäftsaufbau in Asien	97
Der Mut zum Risiko wird belohnt	100
Der Weg zu TÜV SÜD: eine Logo-Geschichte	104
Anhang	106
Chronik	108
Anmerkungen	116
Bildnachweis	117
Danksagung	119

IMPRESSUM

Titel:
TÜV SÜD
Einblicke und Meilensteine
1866-2016

Originalausgabe
© 2016 TÜV SÜD AG

Herausgeber und V.i.S.d.P.:
Matthias Andreessen Viegas (TÜV SÜD AG, München)

Konzeption und Projektleitung:
Stephan Paetrow (timefab, Leipzig/Berlin)

Texte:
Thomas Frey, Sandra Engel, Stephan Paetrow

Redaktion TÜV SÜD AG:
Heidi Atzler
Maria Duic
Constanze Ridil

Redaktion timefab:
Tim Sander

Gestaltung:
Bernd Marzi

Lektorat:
Ulrike Wünschirs

Druck:
Eberl Print, Immenstadt



Präsenz-Liste

zu der am 6. Januar 1866 in Mannheim
 abgehaltenen Versammlung zum
 Zwecke der Gründung einer Gesellschaft
 zur Ueberwachung & Versicherung von
 Dampfmaschinen

Chemische Fabrik b/Carlsruhe Otto Pauli
 Bassermann, Herschel & Dieffenbacher
 Conr. Schmidt.

C. Lang, Direktor des Gaswerkes Carlsruhe
 H. Schrader für die chemische Fabrik von G. C. Zimmer
 Dr. G. Lippert, Direktor der Heidelberger Ultramarinfabrik
 Carl Kaufmann, Maschinenfabrikant aus Pforzheim.

Jos. Pallenberg, Maschinenfabrikant.
 A. Strecker Söhne.

Georg Nelson, Schiffsbauer
 Oskar Falke
 F. & H. Held
 P. Messinger
 J. Schneider
 J. H. Reinhardt
 C. Selbach

G. Sebold
 C. Gundelach, Verein chem. Fabriken
 E. Breunlin
 Jakob Moll
 ppr. J. F. Espenschied
 Carl Dietzsch

Georg Nelson, Schiffsbauer
 Oskar Falke
 F. & H. Held
 P. Messinger
 J. Schneider
 J. H. Reinhardt
 C. Selbach

C. Gundelach, Verein chem. Fabriken
 E. Breunlin
 Jakob Moll
 ppr. J. F. Espenschied
 Carl Dietzsch

EIN UNSCHEINBARES BLATT PAPIER, MIT DEM ALLES BEGANN

22 badische Unternehmer kamen am 6. Januar 1866 um 15 Uhr in den Räumlichkeiten der Mannheimer Harmonie-Gesellschaft zusammen, um den ersten technischen Überwachungsverein Deutschlands zu gründen. Sie bekräftigten durch ihre Unterschrift, dass sie den Plan zum Aufbau eines Vereins zur Prüfung von Dampfkesseln unterstützten. Als ältestes Dokument aus der Geschichte von TÜV SÜD ist die sogenannte Präsenzliste so etwas wie die Gründungsurkunde des heutigen Weltunternehmens. Das Original ging wahrscheinlich im Zweiten Weltkrieg verloren, doch glücklicherweise existiert ein Faksimile-Druck (Abbildung links), der 1906 zum 40-jährigen Bestehen des Badischen Revisionsvereins angefertigt wurde. Der Text lautet:

Präsenzliste
 zu der am 6. Januar 1866 in Mannheim abgehaltenen Versammlung
 zum Zwecke der Gründung einer Gesellschaft zur Ueberwachung
 und Versicherung von Dampfkesseln.
 Chemische Fabrik b/Carlsruhe, Otto Pauli.
 Bassermann, Herschel & Dieffenbacher.
 Conr. Schmidt.
 C. Lang, Direktor des Gaswerkes Carlsruhe.
 H. Schrader, für die chemische Fabrik von G. C. Zimmer.
 Dr. G. Lippert, Direktor der Heidelberger Ultramarinfabrik.
 Carl Kaufmann, Maschinenfabrikant aus Pforzheim.
 Jos. Pallenberg, Maschinenfabrikant.
 A. Strecker Söhne.
 Georg Nelson, Schiffsbauer G. Sebold
 Oskar Falke C. Gundelach, Verein chem. Fabriken
 F. & H. Held E. Breunlin
 P. Messinger Jakob Moll
 J. Schneider ppr. J. F. Espenschied
 J. H. Reinhardt Carl Dietzsch
 C. Selbach

AUS DEM ALLTAG EINES SACHVERSTÄNDIGEN



Carl Isambert

Zum 25. Februar 1869 lud der Vorsitzende Carl Selbach alle Mitglieder der Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln in Mannheim zur ersten ordentlichen Mitgliederversammlung in die Börse in Mannheim ein. Auf dieser Veranstaltung berichteten nicht nur der Vorsitzende und der Kassierer H. Schrader über ihre Tätigkeit seit Gründung der Gesellschaft, sondern auch der Ingenieur Carl Isambert, der in den beiden letzten Monaten des Jahres 1868 insgesamt 94 Dampfkessel im badischen Oberland und im Schwarzwald inspiziert hatte. Nachdem er eine genaue Aufstellung der gefundenen Mängel verlesen hatte, ging er im Detail auf einzelne besondere Probleme ein, auf die er während seiner Revisionen stieß:

„Sie werden mir erlauben, meine Herren, einige der von mir vorgefundenen Fehler etwas näher zu beleuchten, um Ihnen ein kleines Bild zu geben, bis zu welchem Grade der Vollkommenheit sich in einigen Etablissements die Dampfkessel-Industrie emporgeschwungen hat.

No. 1. Als ich eines Morgens unerwartet in ein Kesselhaus trat, fand ich den Kessel angefeuert und den Manometer 58 at Druck zeigend, im Wasserstandglas war gar kein Wasser mehr zu sehen; nach halb-stündigem Warten kam dann endlich der Kesselwärter in der Person des Besitzers jener Anlage, der mir den tiefen Stand des Wassers naiver Weise damit erklärte, dass dieses wohl während der Nacht so tief gesunken sein müsse, denn am Abend vorher will er noch Wasser im Wasserstandsglase bemerkt haben. Dass aber noch Dampf und somit auch noch Wasser genug im Kessel sein müsse, bewies er mir dadurch, dass er sofort die Maschine in Gang setzte.

No. 2. An einem anderen Orte rief mir eine Signalpfeife im Augenblicke meines Eintreffens im Kesselhaus durch einen hellen grellen Pfiff ein freudiges Willkommen zu, welche Aufforderung der Kesselwärter aber auch sofort durch Anhängen der Speisepumpe zu beantworten wusste. Bei der darauf vorgenommenen Revision ergab sich, dass der Kessel weder Wasserstandshähne noch Wasserstandsglas hatte und dass die Sicherheitsventile mit schweren

Rostbalken der Art überlastet waren, dass sie erst bei 18–20 Atmosphären abblasen konnten.

[...]

No. 4. Vier Kessel fand ich, die jedweder Speisevorrichtung entbehrten, dieselben werden primitiver Weise mit Wasser gefüllt, angefeuert und so lange betrieben, wie dies eben angeht, dann lässt man sie erkalten, resp. den noch vorhandenen Dampf entweichen und füllt sie von Neuem wieder aus einem über dem Kessel liegenden Wasserreservoir, zu welchem Zwecke ein am Dom befindlicher Hahn geöffnet wird. Diese Operation wiederholt sich 3 mal täglich. Bei zwei Kesseln wurde übrigens sofort auf Grund meines Revisionsprotokolls eine Speisepumpe angelegt.

No. 5. Während doch wohl für gewöhnlich alle Dampfkessel aus Eisenblech hergestellt werden, habe ich einen solchen ganz aus Kupferblech von nur 3 mm Wandstärke angefertigt, auf meiner Inspection vorgefunden. Genannter Kessel liegt vollständig im Feuer, so dass die Gase oben über dem Dampfraume entweichen. Eine Zwischenwand in der Höhe der Stelle, wo das Wasser mit dem Dampf in Berührung steht, ist gar nicht vorhanden.

[...]

Um denselben gegen das Zerspringen zu sichern, ist er mit vier schweren schmiedeeisernen Ringen gebunden. Schon einige Jahre ist dies technische Kunstwerk in Betrieb.

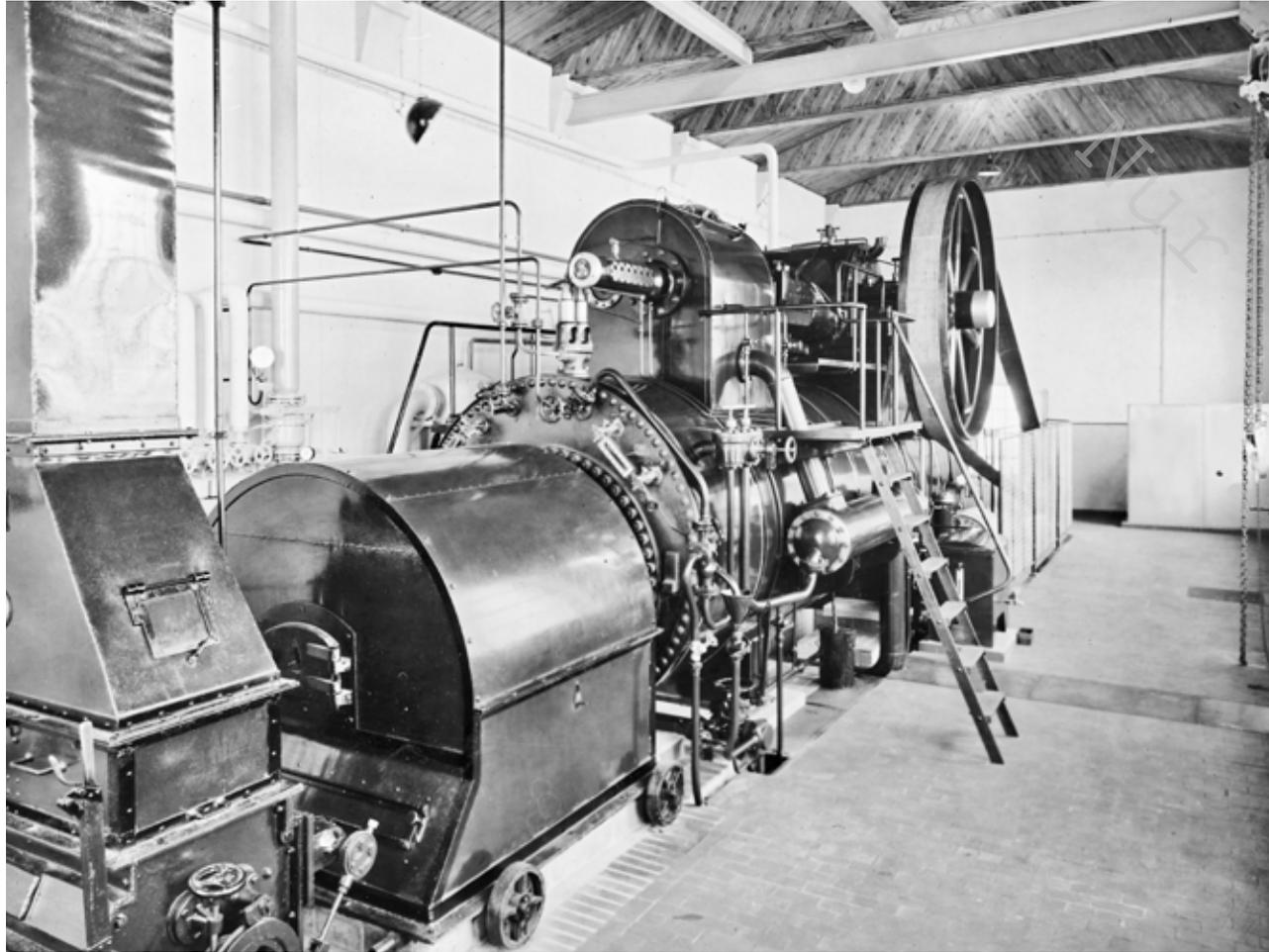
[...]

No. 7. Sicherheits-Ventile, die sich gar nicht heben konnten, habe ich zwei vorgefunden, und zwar war eins derselben festgebunden an ein in der Nähe befindliches Dampfrohr und bei dem andern war der Hebel in die Führungsgabel eingekeilt.

No. 8. Dem Uebelstand, dass Flanschen der über dem Kesselmauerwerk gelegenen Dampfrohre undicht sind, wodurch ein beständiges Tröpfeln von condensirtem Wasser stattfindet, bin ich leider allzu häufig begegnet, selbst in Etablissements, in denen man sich doch ganz gewiss Rechenschaft über diese Vernachlässigung und deren schädlichen Folgen geben konnte.

[...]

Mir ist ein Fall aus meiner Praxis bekannt, wo ein nur auf diese Weise erklärliches Durchrosten einer Blechwand eine Explosion veranlasste, die mehrere Menschen das Leben kostete.



Wurden bei der Mannheimer Gesellschaft 1866 nur 47 Kessel zur Inspektion angemeldet, so waren es Ende des Jahres 1868 bereits 308.

Sie ersehen aus den soeben angeführten Verhältnissen, die ich aus meinen Revisionsprotokollen herausgegriffen habe, wie gebieterisch eine Ueberwachung der Dampfkesselanlagen eintreten musste, um einigermaßen den sicher nicht ausbleibenden Explosionen vorzubeugen. Im badischen Oberland und Schwarzwald besteht komischer Weise der Glaubensartikel, dass dort nie ein Dampfkessel einen Schaden nehmen könne, ein Vorurtheil, dem ich mehrfach begegnet bin. Wenn thatsächlich noch wenige Unfälle dorten vorgekommen sind, so glaube ich, den Grund wohl hauptsächlich darin suchen zu müssen, dass erstens die Anlagen noch verhältnissmäßig neu sind, und dann aber auch, dass sie mit sehr reinem Wasser betrieben werden. Ein solcher Kessel braucht jährlich nur einmal etwas ausgeschlemmt zu werden. Kesselstein kommt fast gar nicht dort vor.

[...]

Zum zweiten Punkte meiner Betrachtungen anlangend, freue ich mich, constatiren zu können, dass die Aufnahme, die mir zu Theil wurde, eine recht gute war; fast überall, wo ich hinkam, erkannte man, wenn auch gerade nicht eingestandenermaßen die Nothwendigkeit, so doch die Zweckmäßigkeit unserer Institution an; einzelne Kesselbesitzer erwarteten mich sogar mit Ungeduld wie ein Kranker sich nach einem Arzte sehnt, und erbaten sich meine Ansichten über Dies und Jenes.

Ich habe gefunden, dass die meisten Leute sich gerne belehren lassen, nur muss man ihnen die Anleitungen in schonender Weise beizubringen suchen. Das Vorurtheil, dass die Industriellen eine gewisse Bevormundung in den Revisionen ihrer Dampfkesselanlagen durch einen Dritten finden mochten, ist somit vollständig beseitigt, und ich bin überzeugt, dass dies System der freiwilligen Überwachung eine große Ausdehnung gewinnen wird.“ ○

Quelle:
Bayerisches Wirtschaftsarchiv, F105 1249, Gesellschaft zur Überwachung und Versicherung von Dampfkesseln mit dem Sitze in Mannheim. Erster Geschäftsbericht 1868, Seite 15–19

ERFOLGREICHE REVISIONSARBEIT IN BAYERN

Am Nikolaustag des Jahres 1869 trat der Kupferfabrikant Abraham Lismann ans Rednerpult des Polytechnischen Vereins in München. Er hatte die Bühne gut gewählt, denn zu seinen Zuhörern zählten viele der angesehensten Naturwissenschaftler und Techniker im Königreich Bayern. Lismann brachte einen wegweisenden Vorschlag mit: Der Industrielle, der in seinem Unternehmen selbst drei Dampfkessel betrieb, regte die Gründung eines „Vereins zur Prüfung und Überwachung der Dampfkessel für das diesrheinische Bayern“ an. Die Anwesenden setzten sofort einen Ausschuss ein, um den Plan umzusetzen.

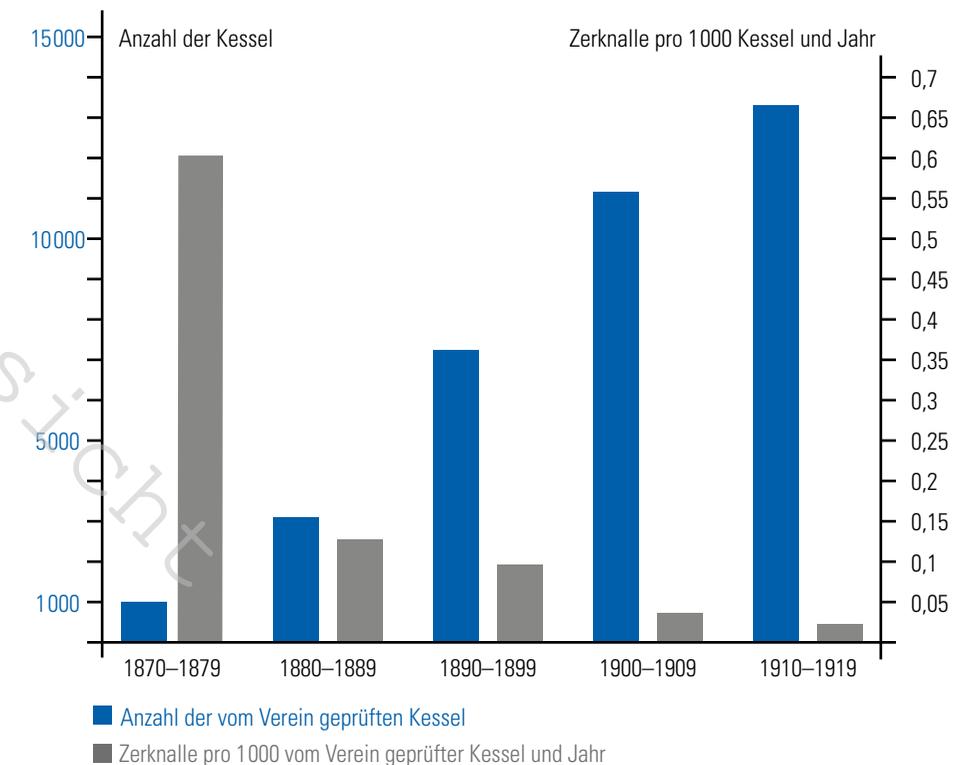
Dieser Kreis erarbeitete eine gedruckte Broschüre samt Statutenentwurf für den zu gründenden Verein, die allen Kesselbetreibern im geplanten Einzugsgebiet zugestellt wurde. Auch in Augsburg, Bayreuth, Nürnberg und Würzburg fand die Idee Zustimmung. Am 23. April 1870 abends um halb neun Uhr wurde der Bayerische Dampfkessel-Revisions-Verein bei einer Versammlung im Pavillon des Englischen Caféhauses aus der Taufe gehoben. Insgesamt 43 Vertreter nahmen an der Gründungsversammlung teil. Zusätzlich hatten zahlreiche Kesselbesitzer schriftlich ihre Unterstützung erklärt, sodass der Verein bereits am ersten Tag seines Bestehens 128 Mitglieder mit 195 Dampfkesseln zählte.

Der Lokomotivfabrikant Georg Krauss wurde zum Vorsitzenden gewählt; Stellvertreter wurde Gabriel Sedlmayr, Besitzer der Münchner Spaten-Brauerei. Der Erfinder und spätere Namensgeber der Linde AG, Carl Linde, wurde zum Schriftführer bestellt. Noch im Gründungsjahr wurde zudem mit dem aus dem Elsass stammenden Hermann Walther der erste hauptamtliche Vereinsingenieur angestellt.

Damit verlief der Aufbau des Münchner Vereins wesentlich zügiger als bei den Pionieren in Baden, deren Verein zu Ende des Gründungsjahres 1866 lediglich 24 Mitglieder gezählt hatte. Auch dies zeigt, dass sich die Idee der technischen Überwachung schnell durchsetzte. Die Mitgliederzahlen und damit die Zahl der unter der Aufsicht des Bayerischen Dampfkessel-Revisions-Vereins (BDRV) stehenden Dampfkessel stiegen Jahr für Jahr an. Dank der fachmännischen, akribischen und körperlich anstrengenden Arbeit der Vereinsingenieure sank dafür die

Zahl der Dampfkesselexplosionen stetig. Auf fast jeder Mitgliederversammlung konnte der Vereinsvorsitzende verkünden, dass im vergangenen Jahr kein Dampfkessel eines Vereinsmitgliedes explodiert (fachlich korrekt: „zerknallt“) war. ○

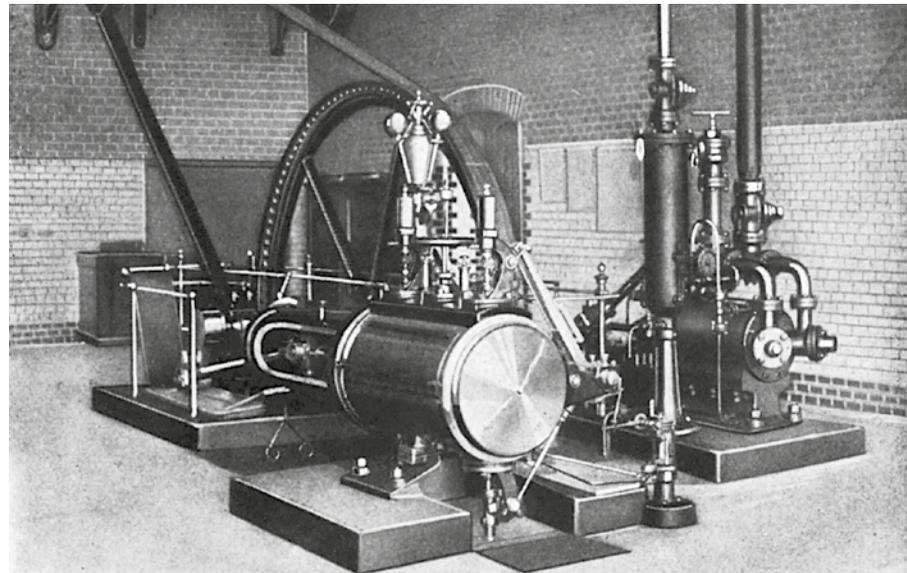
Der Bayerische Dampfkessel-Revisionsverein zwischen 1870–1919



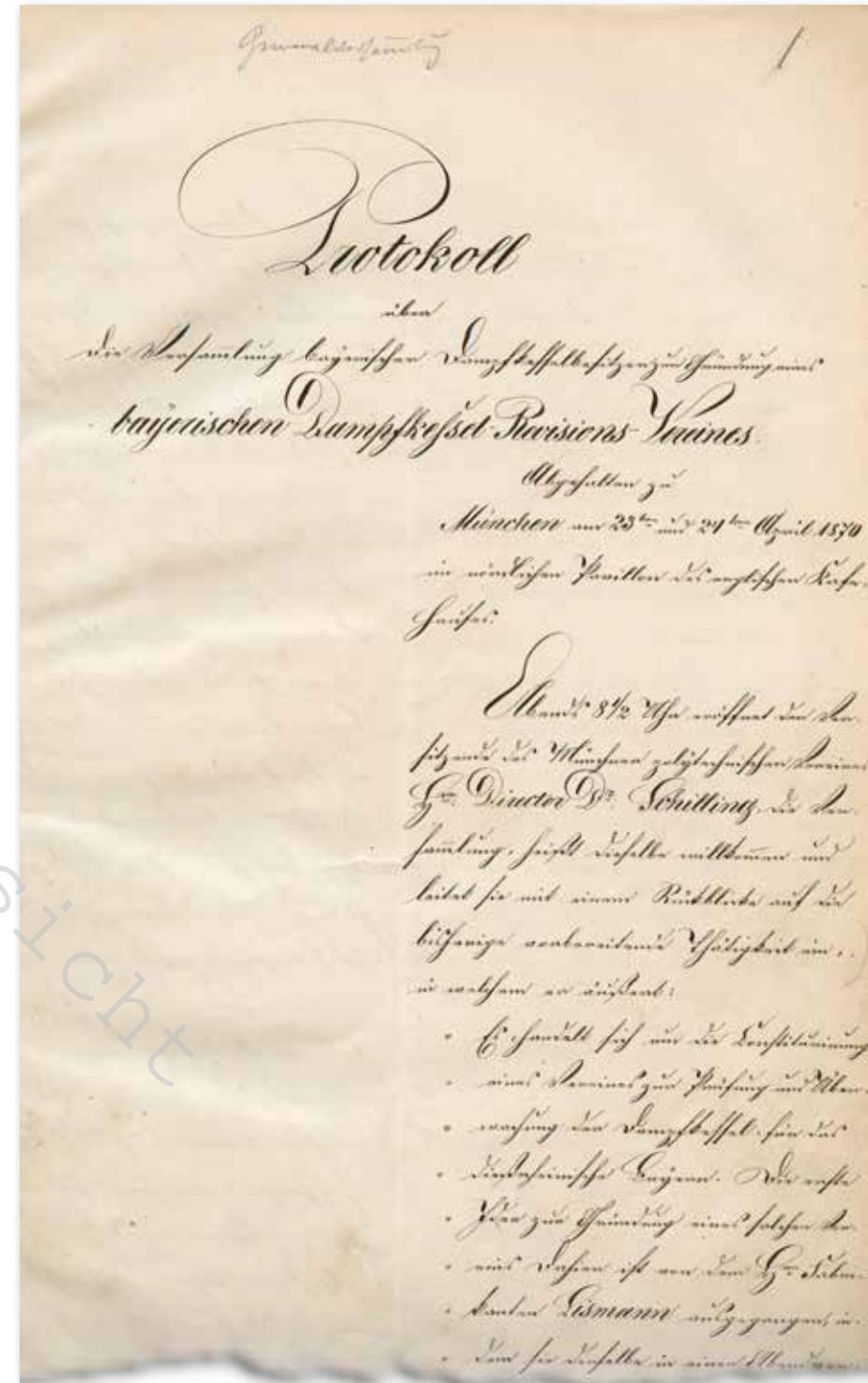
Quelle:
Bayerisches Wirtschaftsarchiv, F105-800, Zum fünfzigjährigen Bestehen des Bayerischen Revisionsvereins, S. 5.

PIONIERE DER KÄLTETECHNIK

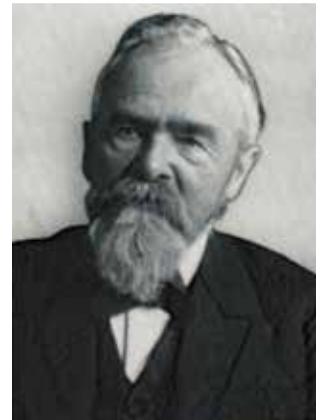
Als am 23. April 1870 auf einer Versammlung im Pavillon des Englischen Caféhauses in München der Bayerische Dampfkessel-Revisionsverein gegründet wurde, gehörten sie zu den maßgeblichen Akteuren: Gabriel Sedlmayr, Eigentümer der Münchener Spaten-Brauerei, und Carl Linde, der damals das Konstruktionsbüro in der Lokomotivenfabrik von Georg Krauss leitete. Die Zusammenarbeit zwischen Sedlmayr und Linde beschränkte sich jedoch nicht nur auf den Vorstand des Revisionsvereins, sondern sie sollte noch auf einem ganz anderen Gebiet Früchte tragen. Ab 1873 beteiligte sich Sedlmayr an der Finanzierung von Lindes Forschungen auf dem Gebiet der Kältetechnik. Der Münchener Brauereibesitzer hatte daran großes Interesse, denn bis dato kam die Bierproduktion im Sommer oft zum Erliegen, weil Natureis, das entweder im Winter in tiefen Kellern eingelagert oder im Sommer aus dem Gebirge beschafft wurde, nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stand. Bis 1877 gelang es Linde, eine funktionsfähige Kältemaschine zu konstruieren. Erstmals eingesetzt wurde die Maschine in Sedlmayrs Spaten-Brauerei, welche damit zur Wegbereiterin der modernen Bierproduktion wurde. Auch andere Bereiche der Lebensmittelindustrie, etwa die Fleischverarbeitung, wurden durch die neue Technologie revolutioniert.



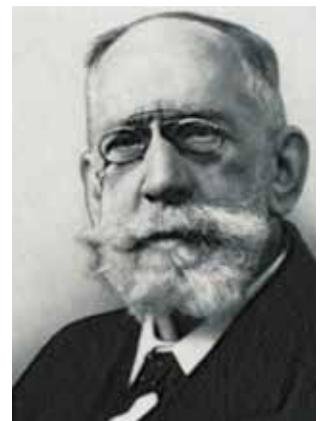
Diese durch Carl Linde konstruierte Kältemaschine wurde 1883 im Schlachthof Wiesbaden aufgestellt.



Gründungsprotokoll des Bayerischen Dampfkessel-Revisions-Vereins vom 23. und 24. April 1870



Carl Linde



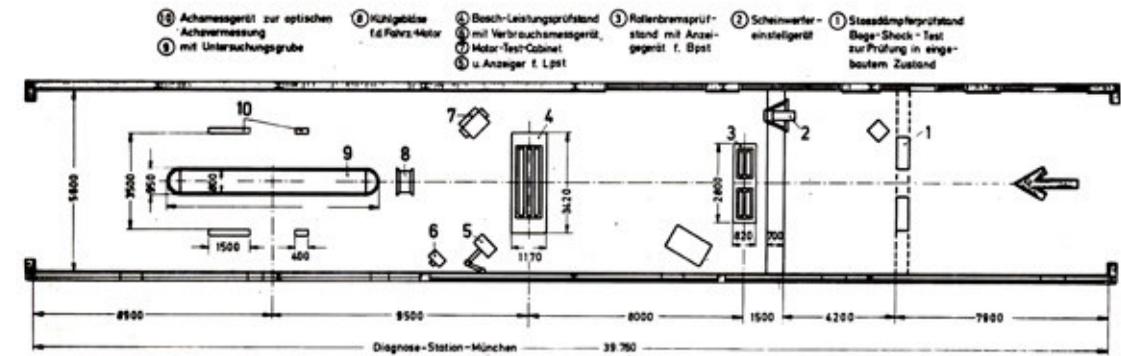
Gabriel Sedlmayr

HAUPTUNTERSUCHUNG IM WANDEL

Erste Untersuchungen an Automobilen nahmen einige Überwachungsvereine bereits Anfang des 20. Jahrhunderts vor. Diese waren allerdings für die Fahrzeughalter freiwillig. So analysierte der Bayerische Revisionsverein ab 1926 das Brems- und Fahrverhalten und seit 1934 testete man dort auch die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen.

Zur Pflicht wurde die sogenannte Hauptuntersuchung erst im Dezember 1951 als nach dem Zweiten Weltkrieg ein ungeahnter Automobilboom einsetzte. Damals erhielten die Fahrzeughalter regelmäßig eine behördliche Einladung mit einem festgesetzten Termin. Geprüft wurde an verschiedenen Orten wie Tankstellen oder auch auf öffentlichen Plätzen. Gruben und Hebebühnen waren damals noch nicht überall

→ 70



Prüfbahnen wurden seit den 1950er Jahren flächendeckend errichtet.



Damals wie heute ein wichtiger Bestandteil der Hauptuntersuchung: der Beleuchtungstest.



Die Hauptuntersuchung wurde für alle Autobesitzer in der Bundesrepublik ab 1951 zum festen Ritual.



vorhanden. Unter TÜV-Sachverständigen wurden diese Prüfungen daher intern „Kniescheibentermine“ genannt. Nach Einführung der Prüfpflicht bauten die TÜV allerdings schnell ein Netz von Prüfbahnen in geeigneten Gebäuden, in denen der Reihe nach alle wichtigen Inspektionen an einem Fahrzeug vorgenommen werden konnten. Nun gab es überall Gruben oder Hebebühnen, mit denen die Fahrzeuge leichter von allen Seiten untersucht werden konnten.

Nicht alle Fahrzeughalter kamen der Einladung zur Hauptuntersuchung in den 1950er Jahren nach, daher führte der Gesetzgeber zum 1. Januar 1961 die Prüfplakette ein, die auf das hintere Nummernschild geklebt wird. Nun ließ sich leicht kontrollieren, wann das Fahrzeug wieder für eine Überprüfung beim TÜV fällig war. ○



Gruben oder Hebebühnen erleichtern die Untersuchung von Unterboden und Rädern.



Nach bestandener Hauptuntersuchung erhält der Fahrzeughalter die begehrte Plakette.

ENDE DER MÄNNERWIRTSCHAFT

Dr. Ingeborg Bauer (heute Spindler) trat 1981 ihren Dienst bei TÜV Bayern an und wurde nach einer gründlichen Ausbildung die erste weibliche Sachverständige des Vereins. In ihrem Bereich Druckbehälter, Dampfkessel und Tankanlagen arbeitete sie mit 214 männlichen Sachverständigen zusammen.

Nach einigen Jahren, in denen sie unter anderem als Leiterin des Bezirks Oberbayern arbeitete, wurde sie 1993 in die Geschäftsleitung der TÜV Akademie berufen, deren Mitglied sie bis zu ihrem Ausscheiden in den Ruhestand blieb.

In einem Interview anlässlich des 150-jährigen Bestehens von TÜV SÜD stellte die spätere Leiterin der TÜV Akademie private Fotografien aus ihrer Tätigkeit zur Verfügung und gab Einblicke in ihr Arbeitsleben:

„Frauen im Außendienst waren am Anfang der 1980er Jahre durchaus ungewöhnlich. Bis auf ganz wenige Ausnahmen hatte ich aber kein Problem damit, von meinen Kollegen akzeptiert zu werden – auch nicht, wenn ich für den TÜV Bayern im Ausland gearbeitet habe.“

Während meiner Tätigkeit als Sachverständige noch beim TÜV Bayern musste ich bei der Fa. Wacker in Burghausen einen Druckbehälter von innen auf Schäden besichtigen. Hierzu ist es erforderlich, durch das sogenannte ‚Mannloch‘ in den Behälter zu steigen. In der Regel bereiten die Mitarbeiter der Firma das Öffnen und Reinigen des Behälters vor. Für mich hatten sie zusätzlich einen roten Teppich ausgelegt.“ ○



Dr. Ingeborg Bauer bei der Begutachtung eines Druckschadens, um 1980