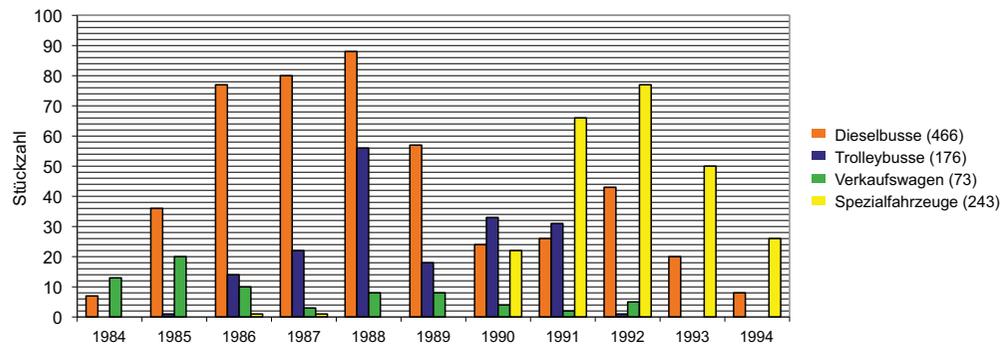


NAW Chassis-Produktion im Werk Wetzikon nach Sparte  
total 958 Einheiten

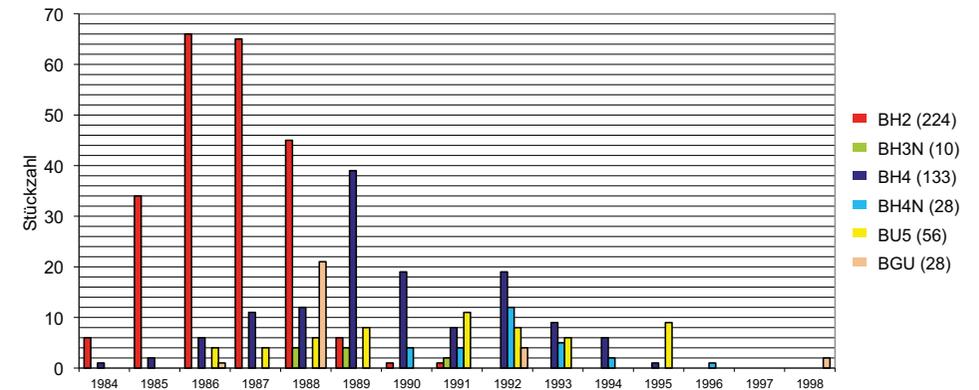


Produktion von Spezialfahrzeugen – zur Hauptsache Flughafen-Vorfelddbusse – ist es zu verdanken, dass es nicht schon 1992 zu einer Unterbeschäftigung im Wetzikoner Werk kam.

Auf den 1. Januar 1992 verkauften Saurer und Oerlikon-Bührle ihren Aktienanteil an Daimler-Benz, so dass ab nun die NAW eine 100%ige Mercedes Tochter war. Die beiden Werke in Arbon und in Wetzikon wurden als klar getrennte Profit-Center geführt. Die NAW beschäftigte zu diesem Zeitpunkt ca. 600 Angestellte – 400 in Arbon, 200 in Wetzikon. An einer Pressekonferenz anfangs 1992 musste man einen Umsatzrückgang von 25% für das Geschäftsjahr 1991 bekannt geben. Mit Blick auf den Standort Wetzikon gab man sich optimistisch. Stolz wies man auf die Entwicklung von Spezialfahrzeugen hin, wie Flughafen-Vorfelddbus, Tunnelhilfsfahrzeug oder Containertransporter. Zudem war es 1991 gelungen, den ersten Niederflurtrolleybus der Welt auf Probefahrt zu schicken. Diese Aktivitäten machten allerdings insgesamt nur etwa 50% des Wetzikoner Umsatzes aus, die andere Hälfte erwirtschaftete die Fabrik an der Motorenstrasse mit der Herstellung von Teilen als Unterlieferant für die DB Werke Mannheim (Busse), Würth (Lastwagen) und Gaggenau (Unimog und Aggregate). Im weltweit tätigen DB Konzern betrachtete man die Auftragsvergabe ins Hochlohnland Schweiz zunehmend sorgenvoller. Wegen der nun herrschenden Rezession lieferten sich die Nutzfahrzeuganbieter auf den Märkten harte Preiskämpfe.

1993 – anlässlich des 10-jährigen Jubiläums der NAW – konnte auf insgesamt etwa 17'000 produzierte Fahrzeuge zurückgeblüht werden. Etwa 850 davon waren NAW Chassis aus Wetzikon, der grosse Rest umfasste die in Arbon produzierten und/oder komplettierten Mercedes Lastwagen sowie Omnibus-Chassis der Typen OH und OHL, die hauptsächlich in weniger stark entwickelte Länder exportiert wurden. Bei den Beschäftigtenzahlen hatte es gegenüber dem Vorjahr eine Reduktion gegeben – in Arbon waren es noch etwa 360, in Wetzikon 190 Mitarbeiter.

NAW Dieselbus-Chassis Produktion  
total 479 Einheiten



1992 war in Arbon die Fertigung des Motors für den schweizerischen Kampfpanzer Leopard ausgelaufen. Zum Leidwesen der NAW fielte der Bundesrat 1993 den Entscheid, nicht bei NAW einen «Schweizer Unimog» zu bestellen, sondern bei Bucher-Gyer den leichten Geländelastwagen Duro. Der schleppende Absatz von Nutzfahrzeugen hatte den Umsatz im Werk Wetzikon, der mit der Teilefertigung generiert wurde, einbrechen lassen. Nach Ostern 1993 wurde in Wetzikon Kurzarbeit verordnet.

Im April 1994 fand wiederum eine Medienorientierung statt. Hier hiess es, dass die Wirtschaftlichkeit des Werkes Wetzikon der NAW trotz aller Sparmassnahmen nicht mehr zu erreichen sei. Der Umsatz, der sich 1992 noch auf 39,9 Mio. Franken belaufen habe, sei 1993 auf 22,8 Mio. Franken gesunken. 1994 werde eine nochmalige Reduktion auf 17 Mio. Franken erwartet. Der erhebliche Nachfragerückgang könne nicht kompensiert werden. Der Anteil der Teilefertigung für die verschiedenen Daimler-Benz Werke wurde mit 13 Mio. Franken angegeben. Daimler-Benz hatte beschlossen, das NAW Werk Wetzikon auf das Frühjahr 1995 stillzulegen.

Einer der Gründe für die Konzentration der Aktivitäten in Arbon statt in Wetzikon waren die in Arbon vorhandenen 85'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche, die durch Zumieten einer Werkhalle der AG Adolph Saurer auf fast 90'000 m<sup>2</sup> erweitert werden konnte. In Wetzikon dagegen standen für die produktionstechnische Nutzung nur 36'000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Liegenschaften in Wetzikon sollten verkauft werden. Die Kosten für die Verlegung nach Arbon budgetierte man unter Einbezug des Sozialplans auf etwa 10 Mio. Franken. Die in Arbon entstehenden etwa 80 neuen Arbeitsplätze sollten vorrangig den 150 Mitarbeitern des Werkes Wetzikon angeboten werden. Für die 11 Lehrlinge, die nicht übernommen werden konnten, sollten neue Lehrfirmen in Wetzikon und Umgebung gesucht werden. Nicht betroffen von der Werksschliessung in Wetzikon war das zentrale Ersatzteillager der Mercedes-Benz (Schweiz) AG mit knapp 100 Beschäftigten.



Abb. 47 (1984) Wetzikon ZH: Das NAW Werk im Robenhauser Riet entsprach praktisch vollständig den Anlagen, die von FBW übernommen worden waren. Das zentrale Mercedes Ersatzteillager ist noch nicht gebaut (Gelände in der rechten unteren Bildecke). Im Hintergrund ist der Pfäffiker See erkennbar.

Ende März 1995 war das Werk Wetzikon geräumt. 30 Werkzeugmaschinen waren revidiert und nach Arbon gezügelt worden. Von den 150 Arbeitskräften, die ihren Arbeitsplatz in Wetzikon verloren hatten, wechselten etwa 30 nach Arbon. Für die Zukunft fühlte man sich mit der restrukturierten NAW gut gerüstet. Die Teilefertigung für Daimler-Benz hatte man aus Rentabilitätsgründen aufgegeben. Nach dem Beschluss der Konzernleitung sollte Arbon ein Zentrum für Gasmotoren werden. Daneben sah man Arbon auch als ein Kompetenzzentrum für elektrisch angetriebene Fahrzeuge – tatsächlich lief dann dort auch die Produktion der Trolleybusse weiter. Neben der Lastwagenadaptation und -konstruktion im bisherigen Rahmen bekam das Werk Arbon hauptsächlich mit der Herstellung der Fahrschemel für die Flughafen-Vorfeldbusse im grösseren Stil Arbeit.

Am 14. November 1995 wurde als logische Konsequenz die Anpassung des Firmennamens im Handelsregister vollzogen. Neu hiess das Unternehmen NAW Nutzfahrzeuge AG, Arbon. Das W war bedeutungslos geworden, erinnerte aber an die Tradition der Nutzfahrzeugherstellung von Franz Brozincevic in Wetzikon, der 1917 am Standort Wetzikon begann, seine Franz bzw. FBW Fahrzeuge herzustellen. Ähnlich dem W in der Marke NAW überlebte bekanntlich der Vorname des Pioniers im heute noch aktiven Personenwagenimporteure Franz AG.

47





## NAW Autobusse im Einsatz

### Wallis

Seite 31

Abb. 48 (1999) Ernen VS: Ab 1995 setzte der Transportbeauftragte Seiler der Furka–Oberalp-Bahn (FO) auf der Strecke Ernen–Steinhaus den von der MOB gebraucht übernommenen NAW/R+J BH2-23 (950158; 1986) ein. Der Bus wurde 2000 ausgemustert.

Abb. 49 (2002) Ernen VS: Die Furka-Tour, der Automobildienst der FO, wurde 2000 aufgegeben. Die PTT-Regie übernahm den NAV/Lauber BH4-23 (950725; 1992), das Kursfahrzeug der Linie Fiesch–Ernen–Binn, und reihte es als P24455 in exotischem goldenem Anstrich in ihren Park ein. 2004 wurde der Bus dem belgischen Transportunternehmen Lenoir in La Louvière verkauft.

Abb. 50 (2002) Grächen VS: Das Postautohalter-Unternehmen Williner wurde im Sommer 1982 zum Autohalter der Brig–Visp–Zermatt-Bahn (BVZ). Damit wechselten die Busse auf das Dunkelrot der BVZ. 1998 gingen Williners Fahrzeuge in den Besitz der BVZ über. 2002 gab die BVZ ihren Autobusbetrieb auf – das Postauto hielt wieder Einzug im Mattertal, neu mit der Firma Zerzuben, Eyholz VS, als Postautounternehmer. Von links nach rechts zeigt das Bild bei der ehemaligen Williner Garage drei NAW/Lauber BH4-23: Nr. 12 (950510; 1990) ex Williner, Nr. 10 (950924; 1994) ex Williner und Nr. 1 (950992; 1995) ex BVZ. Alle drei Busse verliessen bis 2009 den Betrieb; Nr. 10 gelangte nach Belgien zu Lenoir in La Louvière.

Abb. 51 (2002) Niedergrächen VS: Der ehemalige Williner NAW/Lauber BH4-23 (950510; 1990), hier als Nr. 12 von Postautounternehmer Zerzuben.

49



50



51