

DMG



1890-1915



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000302898



~~9~~
F

~~36~~

~~36 859~~

~~1~~

~~150 152~~

ZUM
25JÄHRIGEN
BESTEHEN DER
DAIMLER-MOTOREN-
GESELLSCHAFT

UNTERTÜRKHEIM

28.NOVEMBER

1915



XXX
925



IV 35094



At 1 fol

GELEITWORT

DEUTSCHE ARBEIT, vielgeschätzt, vielgeneidet und allbegehrt, steht auf dem Weltmarkt in der vordersten Reihe; mehr als 40 Jahre fruchtreichen Friedens waren ihr vergönnt gewesen, sich machtvoll zu entwickeln. In diese Zeit des stolzesten Gedeihens, des stärksten wirtschaftlichen Aufschwunges deutscher Industrie fällt der Aufstieg der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die Entwicklung des von Gottlieb Daimler erfundenen kleinen, schnelllaufenden Benzinmotors und damit das Aufblühen ganz neuer Zweige der Technik.

Gottlieb Daimlers Name hallte durch die Kulturwelt, wie der eines George Stephenson, Daimlers Erfindung eroberte sich die Erde. Der Automobilmotor war es, der den letzten zwei Jahrzehnten ihr Zeichen aufdrückte. Als die ersten, größten Hindernisse überwunden waren, begann die neue Epoche. Rasch nacheinander eröffneten sich Möglichkeiten, die kurz vorher noch phantastische Wünsche waren, Probleme, die man für unlösbar hielt, wurden innerhalb verblüffend kurzer Zeit gelöst, die Entwicklung der jungen Industrie ging stürmisch vorwärts und zog ein Kielwasser neuer Ideen hinter sich her. Daimlers Lebenswerk war ein festes Fundament, auf dem die Technik des Benzinmotors schnell emporwuchs und sich zur Reife entfaltete. Daimler hatte die Forderungen seiner Zeit so klar erkannt, wie die der Zukunft. Sein weitausschauender Blick gab ihm die Überzeugung des Erfolges, und diese Gewißheit war ihm eine unerschöpfliche Quelle vertrauensvoller Tatkraft, mit der er die Grundlagen des großen Werkes schuf, das heute seinen Namen ehrt.

Die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft wäre nicht vollständig ohne die Vorgeschichte, die die ersten Versuche, die ersten Anlagen zum Bau der Werke bis zur Gründung der Gesellschaft im Jahre 1890 umfaßt. Acht Jahre vorher (1882) begann Gottlieb Daimler die Arbeit. In der Folgezeit war es ihm gelungen, seine Erfindung auszubauen, zu vervollkommen und die nötigen Werkstätten zu errichten. Dann kam es zur Bildung der Gesellschaft, und die steile Entwicklungskurve vom kleinen Unternehmen zum Großbetrieb nahm ihren Anfang. Der Aufstieg ging freilich nicht ohne Hindernisse und



Fährlichkeiten und nicht immer gleich glücklich vor sich; aber die sich bietenden Schwierigkeiten und die Schwankungen des wirtschaftlichen Lebens konnten den raschen Aufstieg nicht hindern, wenngleich sich in den Jahren der Krisis das Sinken und Steigen der Konjunktur vom Stande der Arbeiterzahl ablesen läßt, wie Ebbe und Flut vom Pegel.

Die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft gliedert sich in zwei scharf getrennte Teile. Der eine umfaßt das erste Jahrzehnt — von 1890 bis 1900 — ein Jahrzehnt voll heißer Arbeit, die der Verbesserung des Motors und der Erweiterung der Daimler-Werke galt. Der andere Teil ist kurz „Mercedes“ zu betiteln, und kann als die Geschichte des modernen Automobilismus schlechtweg bezeichnet werden, die mit der Jahrhundertwende begann. Im Jahre 1900 tauchte der Name „Mercedes“ zum ersten Male auf, und zwar so glanzvoll, daß er binnen kurzer Zeit jenen goldschweren Klang hatte, der den Erfolg auf dem Weltmarkt bedingt. Unter der Marke „Mercedes“ eroberte sich der Daimler-Motor die Erde.

Es war eine nationale Streitfrage: „Welches Vaterland hat der Automobilismus?“ Frankreich und Deutschland erhoben Anspruch auf diese Ehre, und beide Länder wußten ihren Anspruch zu begründen. Es ist zweifellos, daß Frankreich den Automobilsport zur Blüte brachte, daß in Frankreich das Automobilwesen anfänglich die größte Unterstützung, die wirksamste Förderung erfuhr. Aber im Automobilbau war Deutschland immer an der Spitze. In diesem Buch ist der Beweis dafür niedergelegt. Die Verdienste Frankreichs um den Automobilismus schmälern zu wollen, wäre töricht. Aber der Streit ist ohnedies mit wenigen Worten entschieden. Deutschland, nicht Frankreich, ist das Vaterland des Automobilismus; Frankreich ist das Mutterland. —

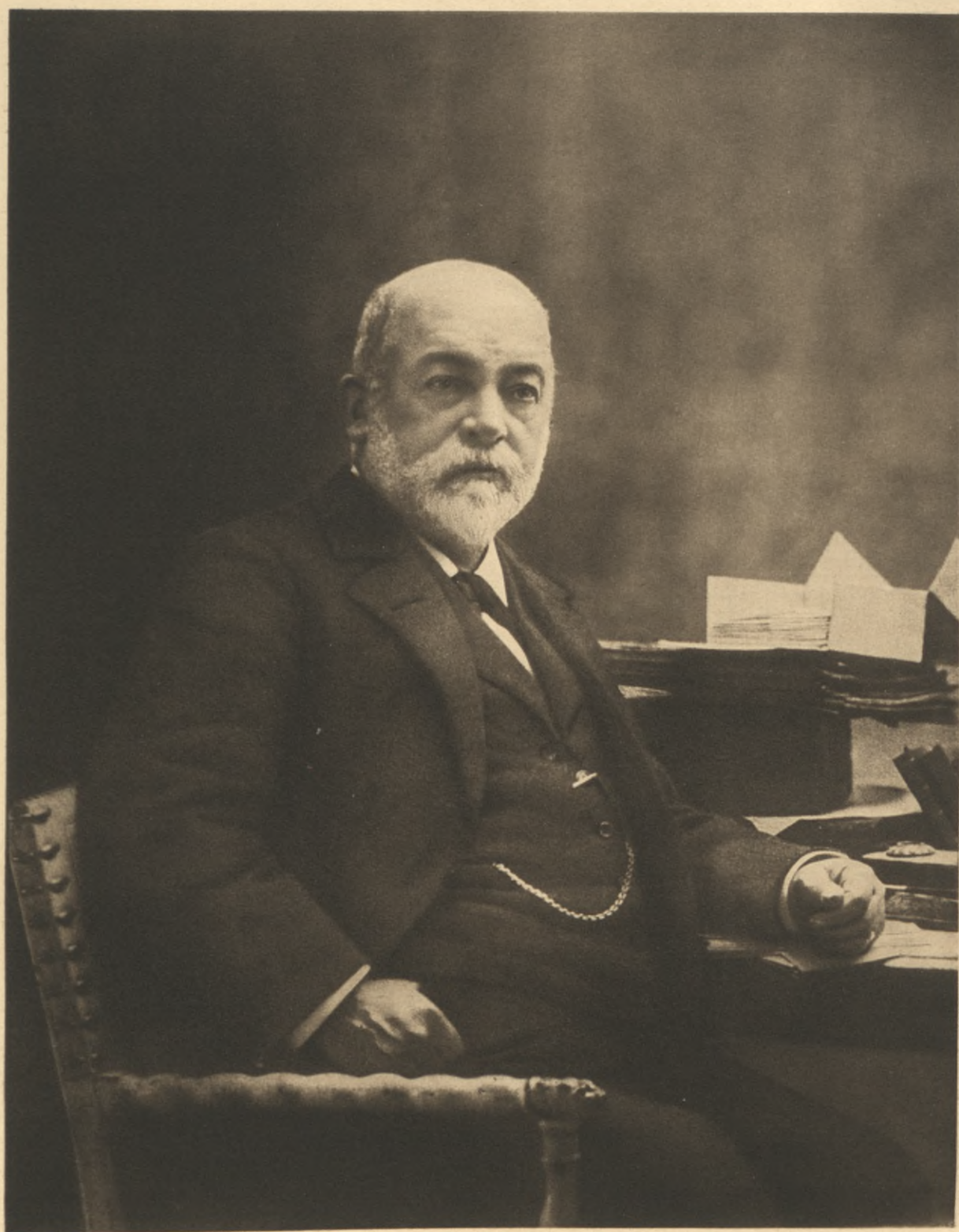
Gleichlaufend mit der Entwicklung der Erzeugnisse ging die der Fabrik und die der inneren Organisation des vielseitigen Betriebes. Auch die Verwaltung wurde bis ins kleinste ausgebaut. Seit der Übersiedlung von Cannstatt nach Untertürkheim ist das Unternehmen von Jahr zu Jahr gewachsen; das ursprünglich so kleine Werk wandelte sich langsam zum Großbetrieb, und damit änderten sich die Bedingungen der Leitung. Die Arbeiterfürsorge wurde durch Wohlfahrts-einrichtungen eingeleitet und befestigte das gute Einvernehmen und das Gefühl der Zusammengehörigkeit zwischen Arbeitgebern und Arbeitern.

Genie, zähe Ausdauer, harte, zielbewußte Arbeit, und nicht zuletzt deutsche Gründlichkeit haben im Laufe von zweieinhalb Jahrzehnten das Werk auf jene Höhe gehoben, auf der es gegenwärtig steht. Es war ein schwieriger Aufstieg bis zu der Höhe, die die Daimler-Motoren-Gesellschaft heute in der Automobil-Industrie und im Welthandel einnimmt. Durch Angliederung immer neuer Gebiete des Verkehrs und durch die Vielseitigkeit ihrer Arbeit ist die



Daimler-Motoren-Gesellschaft in 25 Jahren zum mächtigen Unternehmen emporgewachsen, dessen Arbeitshallen und Shedbauten vom Dröhnen der Arbeit erfüllt sind. Sie ist nach allen Seiten unabhängig geworden und kann jetzt mit Genugtuung und besonderem Stolz auf das verflossene Vierteljahrhundert zurückblicken, denn die Entwicklung des Unternehmens ist mit ein Teil jenes Werkes, an dem das geeinte Deutsche Reich seit mehr als vier Jahrzehnten arbeitet: der Nation den Platz zu sichern, der ihrer Großmachtstellung zukommt und diesen Platz im internationalen Wettbewerb zu festigen. Seit ihrer Gründung half die Daimler-Motoren-Gesellschaft mit, dieses Ziel zu erreichen, heute, da ein Weltbrand um Deutschland und die befreundete Nachbarmonarchie lodert, mit verdoppelter Kraft. So begeht die Daimler-Motoren-Gesellschaft mit Stolz den Gedenktag ihres 25jährigen Bestehens, während die donnernde Ouvertüre einer neuen Zeit die Erde in ihren Grundfesten erzittern läßt.





G. Daimler

I

DIE ERFINDUNG
DES DAIMLER-MOTORS UND SEINE ENTWICKLUNG
BIS ZUR GRÜNDUNG DER DAIMLER-
MOTOREN-GESELLSCHAFT
IM JAHRE 1890



— — FRÜHER MORGEN bei der Porte Maillot, nahe Paris. Die Straße wimmelt von Menschen. Man ruft und lacht, das „Petit Journal“ wird mit heiserem Gebrüll ausgeschrien. Wie Schwärme weißer Tauben flattern da und dort Taschentücher, von winkenden Händen lebhaft bewegt. Paris, wie es sich auf dem Rennplatz von Auteuil und im Parterre der Großen Oper zusammenfindet, und das andere Paris, das im Montmartre lebt, hatte sich hier getroffen, auf der Straße, die nach Rouen führt; außerdem über hundert Fahrzeuge aller Art: Benzinwagen, Dampfwagen, Elektromobile, Hydromobile, Wagen mit Gas- und Preßluftmotoren, und solche, die elektropneumatisch angetrieben sind. Vorn bei den Fahrzeugen, im Trubel der Funktionäre, die typische Gestalt des fast 60jährigen Gottlieb Daimler. — —

So sah der Start des ersten internationalen Automobilrennens aus. „Le Petit Journal“ hatte es vor nunmehr einundzwanzig Jahren im Juli 1894 veranstaltet. Der Erfolg der Veranstaltung war in mancher Hinsicht bedeutsam. Das System siegte, ein Daimler-Wagen gewann das Rennen Paris—Rouen—Paris mit Leichtigkeit gegen alle anderen Fahrzeuge, welchen Ursprungs sie immer sein mochten. Das war der Auftakt zu einer fast lückenlosen sportlichen Siegeslaufbahn, die nur jetzt durch den Krieg unterbrochen ist. Damals handelte es sich aber um mehr als um den Sieg; es handelte sich um die Bestätigung des Prinzips, es war die Feuerprobe des Gedankens. Der Daimler-Wagen trat mit zwanzig verschiedenen Systemen in Wettbewerb, kam als Sieger vor den anderen ans Ziel und gab dem Erfinder zum ersten Male greifbare Sicherheit, daß er von Anfang an auf dem rechten Wege gewesen war. Im Grunde: Daimler brauchte die Sicherheit nicht, weil er stets von der Entwicklungsmöglichkeit des Benzinmotors überzeugt war. Aber jetzt war es vor aller Welt erwiesen. Die Arbeit begann Früchte zu tragen.



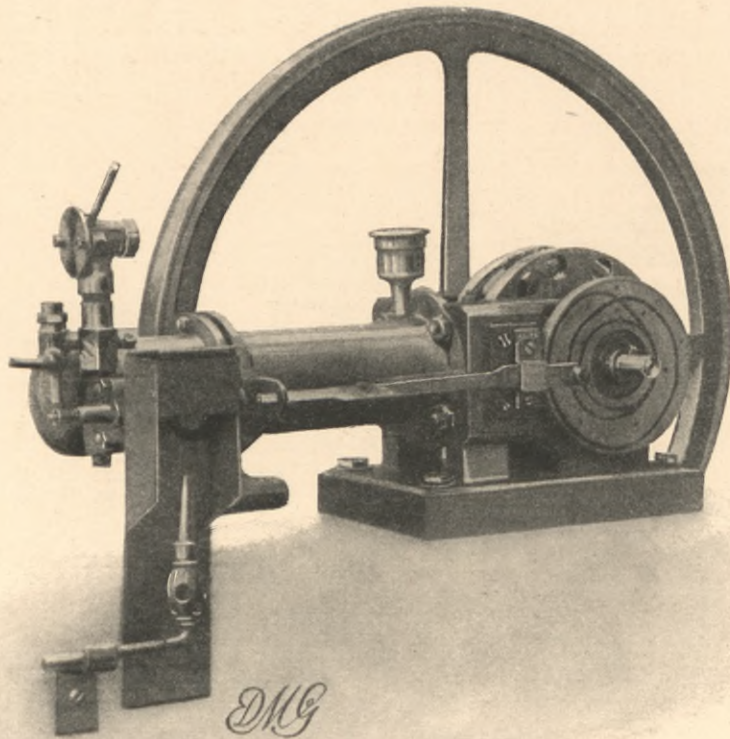
Damals, als Gottlieb Daimler daran ging, den ersten Explosionsmotor zu bauen — es war im Jahre 1882 zu Cannstatt — bedurfte es einigen Erfindermutes, an die Lösung des Problems zu schreiten. Fast jeder Erfinder hat ein mehr oder weniger vorgearbeitetes Feld vor sich, fast jeder steht auf den Schultern früherer Erfinder. Daimler fand das Gebiet, das er beschritt, nahezu unberührt; von den allerfrühesten Versuchen abgesehen (die bis ins Jahr 1807 zurückdatieren), kamen für ihn nur die Versuche Lenoirs (1860) in Betracht. Von den Konstruktionen des genialen Siegfried Markus zu Wien kann darum nicht die Rede sein, weil ihre Entstehungszeit in die Zeit der Daimlerschen Versuche hineinreicht. Weder Lenoir noch Markus waren der Lösung für die praktische Ausnutzung nahe gekommen. Erst Daimler hatte das Glück, den richtigen Weg zu finden, der zum Ziele führen mußte. Aber es bedurfte mehr als dieses Glückes, um das Ziel zu erreichen: nur ein Mann von Willen und Tatkraft konnte den Weg auch zu Ende gehen und sich den Preis der Unsterblichkeit erringen. Daimler war ein Mann der Tat in vollem Sinne. Er verstand seine Zeit und ihre Bedürfnisse, und so setzte er seine ganze Kraft ein, um die gewaltigen Anforderungen der Technik im praktischen Verkehrsleben zu erfüllen. Seine Vorbildung befähigte ihn dazu, die Arbeit zu einem glücklichen Ende zu führen.

Gottlieb Daimler wurde am 17. März 1834 zu Schorndorf in Württemberg geboren. Er hatte sich unter Überwindung mannigfachster Schwierigkeiten sozusagen von der Pike auf emporgearbeitet und war zuerst — von 1853 bis 1856 — in der Werkzeugmaschinenfabrik Grafenstaden i. Els. praktisch tätig. An seine theoretischen Studien, die er in den Jahren 1857 bis 1859 an der Polytechnischen Schule in Stuttgart machte, schloß sich eine ausgiebige praktische Ausbildung in England an (1861 bis 1863). Nach Deutschland zurückgekehrt, arbeitete er zunächst in Geißlingen und Reutlingen und trat alsdann bei der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft ein. Der Angelpunkt seines Lebens dürfte wohl in der Periode seiner Angehörigkeit zur neuen Gasmotorenfabrik Deutz (Langen & Otto) zu suchen sein. Zehn Jahre, von 1872 bis 1882, war er technischer Leiter dieses Unternehmens, das er einrichtete und zu Weltruf brachte. Die allerersten Vorarbeiten für den Automobilmotor fallen in den Anfang der achtziger Jahre. Es handelte sich dabei um eine Vervollkommnung des Ottoschen atmosphärischen Gasmotors, dessen besonderer Vorzug darin bestand, daß bei ihm die Kompression zum ersten Male in Rechnung gezogen wurde. Durch diese gelungenen Versuche wurde der Gasmotor der Vorläufer des Automobilmotors. Daimlers späterer Mitarbeiter, Wilhelm Maybach — geboren am 9. Februar 1846 zu Heilbronn —, baute damals nach dessen Angaben einen kleinen Gasmotor, dem konstruktiv neue Gesichtspunkte zugrunde lagen. Die Zündung erfolgte bei diesem Motor nicht, wie seither, durch Öffnen eines Schiebers, der Konstrukteur brachte vielmehr eine Öffnung im Zylinder an, durch die Gas ausströmte, das sich an einer Flamme entzündete und den Kolben abwärts trieb. Dies bedeutete eine wesentliche Vereinfachung und einen großen Schritt vorwärts, denn den bis dahin bekannten Explosions-



motoren war durch die gesteuerte Zündung eine Grenze in bezug auf die Umdrehungszahl gesetzt und damit die Krafterleistung an ein hohes Eigengewicht gebunden, das die Verwendungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit beim Betrieb von Straßenfahrzeugen ausschloß.

In der Folge trat Gottlieb Daimler aus der Deutzer Gasmotorenfabrik aus und zog im Jahre 1882 nach Cannstatt, wo er eine Versuchswerkstätte für Konstruktion und Bau von Automobilfahrzeugen errichtete, bei deren Betrieb ihm Wilhelm Maybach assistierte. Die vielen zeitraubenden Versuche, die sich hauptsächlich darauf richteten, eine Röhre von außen zu erhitzen, um die eindringenden Benzindämpfe zur Entzündung zu bringen, wurden



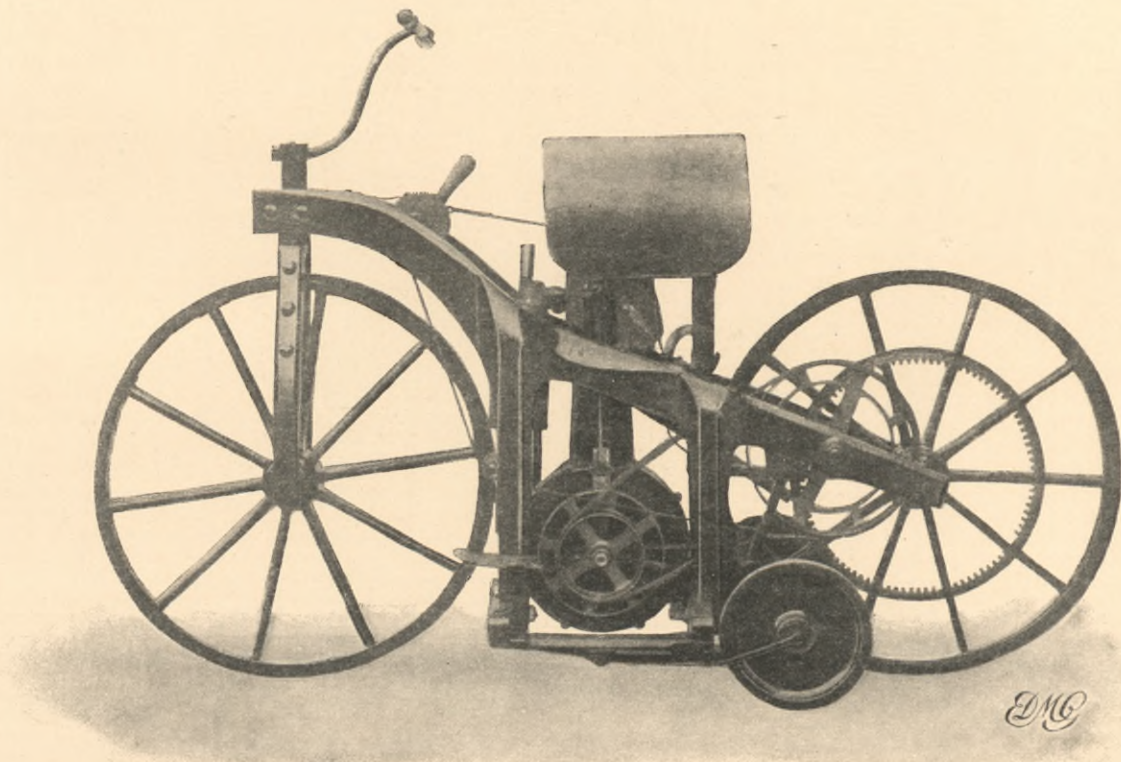
Der erste im Jahre 1883 erbaute Daimler-Motor.

schließlich durch die Erfindung der Glührohrzündung gekrönt, die es ermöglichte, den Motor in ein Fahrzeug einzubauen. Der erste Motor hatte einen liegenden Zylinder mit Luftkühlung, ein schmiedeeisernes Schwungrad und machte etwa 900 Umdrehungen in der Minute. Es war der erste Schnellläufer der Welt und wurde vom Glockengießer Heinrich Kurtz in Stuttgart als Modellmotor auf Holzfuß ausgeführt und am 16. August 1883 geliefert. Ein zweiter größerer auf Ständer folgte im November 1883; ein Motor mit rundem Gehäuse im Jahre 1884, der später in ein Zweirad eingebaut wurde.

Das Wesentliche an diesem Explosionsmotor, der unter dem Namen „Daimler-Motor“ Weltruf erlangte, war, daß eine selbsttätige Zündung mit Ausschluß aller zwangsläufigen Zwischenorgane zur Anwendung kam, bei der die rechtzeitige Entzündung der Ladung durch das Zusammenwirken der Kom-



pression mit bestimmt gelagerten, von außen erhitzten Glühkörpern im toten Punkt erfolgte, wodurch eine außerordentliche Einfachheit und Sicherheit der Zündung bei nahezu unbegrenzter Umdrehungszahl erreicht wurde, wie sie bisher kein anderes System aufzuweisen hatte. Der neue Motor verband geringen Raumbedarf und geringes Gewicht mit hoher Leistung. Die Kurvensteuerung ersetzte bei diesen ersten Motoren die Zahnräder, bewegte das Auspuffventil und diente gleichzeitig als Regulator für die Zufuhr des Benzinluftgemisches. Damit war eine neue Art von Kraftmaschine geschaffen, die einen bedeutenden Fortschritt in der Entwicklung der Explosionsmotoren bildete und für das Automobilwesen von ausschlaggebendem Erfolg war.



Das erste Motorrad von Gottlieb Daimler, erbaut im Jahre 1885.

In der kleinen Werkstatt in Cannstatt im Garten Daimlers ging Gottlieb Daimler daran, in aller Muße den Versuchsmotor aufzustellen und auszuprobieren.

Es war selbstverständlich, daß Daimler über seine Versuche keine Berichte an das Cannstatter Wochenblatt lieferte, sondern seine Tätigkeit mit dem Schleier des Geheimnisses umgab. Er sowohl wie Maybach waren verschwiegen, und so wäre der Wundermotor wohl bis zu seiner endlichen Fertigstellung das geblieben, was er war: das unentweihete Heiligtum, zu dem das Gartenhäuschen den Tempel darstellen mußte. Das unverbrüchliche Schweigen der Beteiligten erweckte jedoch Verdacht. Und war es denn nicht wirklich seltsam? Tagsüber hörte man Hämmern, Klopfen, Rasseln und Knacken, bis in den späten Abend brannte Licht in jener Klausen und drang trübe durch die Vorhänge, mit denen die Fenster dicht abgeblendet waren, damit nur gewiß niemand sehe,

was drinnen vorging. Die beiden Männer, die da etwas taten, was niemand wissen durfte, machten gewiß den Eindruck von Leuten, an deren Ehrbarkeit nicht gezweifelt werden konnte — aber hat die Welt noch nie erfahren, daß das Böse kein lieberes Kleid hat, als das der Biederkeit? Wenn es nun Falschmünzer wären? Ehrliches Tun hat kein Licht zu scheuen. Die Polizei erhielt Nachricht und schritt zum Lokalausweis. Eines Abends verlangten ihre Abgesandten Einlaß „Im Namen des Gesetzes“ und dieses „Sesam öffne Dich!“ sprengte die Tür. Die Überraschung war beiderseitig. Hinfort blieb die Arbeit in dem Gartenhäuschen ungestört.

Vom 16. Dezember des Jahres 1883 datiert das erste deutsche Daimlersche Grundpatent, betreffend seinen speziell für Motorfahrzeuge geschaffenen und erfundenen Motor, der die elementare Grundlage für alle selbstfahrenden Fahrzeuge jeder Art bildet. Daraus erhellt auch die Priorität Daimlers in Sachen des Problems des Automobilismus und der Lösung dieser Frage, denn das eigentliche Kriterium des Wertes von Motorfahrzeugen ist stets der Motor selbst. Am Mangel des richtigen Motors konnten alle vorhergehenden Bestrebungen vor Daimlers Auftreten nicht zu befriedigender Lösung kommen, und erst der Wagen mit schnellaufendem Motor verdient die Bezeichnung „Automobil“. Weitere Patente wurden erteilt laufend vom 29. August 1885 für „Fahrzeuge mit Gas- bzw. Petroleum-Kraftmaschinen“ (Motorfahrrad, Schlitten, Kutsche und dergleichen einschließlich Motoren und Luftfahrzeugen); vom 9. Oktober 1886 „Schiffsbetrieb“ (stets mit demselben Motor) und noch eine Reihe weiterer Patente, von denen die wichtigsten in 15 Ländern und ihren Kolonien genommen wurden.

Nachdem die Versuche zur Zufriedenheit ausgefallen waren, wurde 1885 der Motor in ein Zweirad (Niederrad) eingebaut, das als Stütze rechts und links noch je ein kleines Nebenrad hatte. Das Motorrad hatte eine Getriebeanordnung mit zwei verschiedenen Geschwindigkeiten. Zwei Riemen übertrugen die Kraft auf ein Zahnrad, das mit einem Innenzahnrad in Verbindung stand. Durch eine Spannrolle wurde der Riemen mittels eines Hebels gegen die Scheiben angezogen, die zur Erzielung verschiedener Geschwindigkeiten dienten. Ein Ventilator trieb die Luft von unten nach oben und bewirkte die Kühlung des Motors.

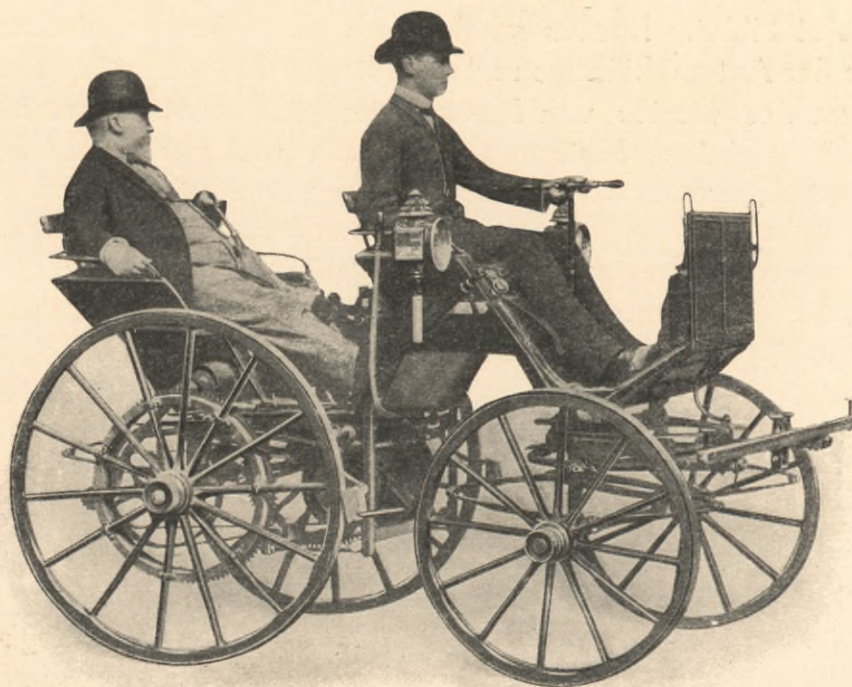
Daimler baute seinen Motor im Jahre 1886 auch in ein kleines Boot ein, das man auf dem Neckar erprobte. Er ist somit der Begründer des Motorbootwesens. Bezeichnend für die damals herrschende Benzinfurcht — und vielleicht war es diese, die dem Motor so lange Zeit den Weg zur Popularität versperrte — war, daß man außen, rings um den Bootsrand elektrische auf Porzellanknöpfe montierte Drähte befestigte, so daß dem Publikum eingeredet werden konnte, der Antrieb sei elektrisch. Was die Konstruktion anbelangt, so ist sie im Prinzip heute noch dieselbe wie damals; der Daimlersche Antrieb ist geblieben und desgleichen die Umsteuervorrichtung, die später Anlaß zu vielen Patentprozessen gab. (Vergleiche Abschnitt III über die Geschichte und Entwicklung des Daimler-Motorbootes.)

Nachdem Gottlieb Daimler einige Zeit den Schwerpunkt seiner Arbeit dem Einbau seines Motors in Wasserfahrzeuge gewidmet hatte, wandte er sich



wieder dem Straßenfahrzeug zu, in der richtigen Erkenntnis, daß hier die größte Entwicklungsmöglichkeit liege, und es entstand im Jahre 1886 der erste Daimler-Motorwagen, ein Break für Bespannung mit Pferden, in das der Motor eingebaut wurde und das als Vorläufer des jetzigen Automobils anzusehen ist. Daimler war dabei von der Idee ausgegangen, daß sich jeder Pferdewagen durch den Einbau des motorischen Mechanismus in ein Automobil umwandeln lasse.

Dieser erste vierrädrige Wagen hatte einen einzylindrigen Motor von anderthalb Pferdestärken, der durch eine Reibungskupplung mit dem Zahnradgetriebe für zwei Geschwindigkeiten in Verbindung stand, dessen angetriebene Zahnräder auf ihrer Achse verschiebbar waren. Ein Differentialgetriebe war nicht vorhanden, man half sich durch Lederscheiben, die zwischen kleine Ritzel



Das erste vierrädrige von Gottlieb Daimler im Jahre 1886 erbaute Automobil.

geklemmt waren. Er machte bis zu 18 km in der Stunde, hatte jedoch nur eiserne Reifen. Der Zahnkranz befand sich auf dem Hinterrade, der Motor wurde durch Luft gekühlt und später durch einen Motor mit Wasserkühlung ersetzt. Diese erfolgte schon durch einen Lamellenkühler, in derselben Art, wie er noch heute verwendet wird.

Eine kleine Schienenmotorbahn in Cannstatt im Jahre 1887 war die erste Anwendungsform des Daimler-Motors für Straßenbahnbetrieb, der bald der Betrieb eines selbstfahrenden Eisenbahnwagens und einer Eisenbahndraisine auf der württembergischen Bahnstrecke Unterboihingen—Kirchheim folgte. Auch dem Feuerlöschwesen wurde die Aufmerksamkeit zugewandt und auf dem „Deutschen Feuerwehrtag“ in Hannover 1888 eine Motorfeuerspritze gezeigt.

Im Jahre 1889 baute Daimler einen leichten vierrädrigen Stahlradwagen für zwei Personen, der einen gefälligen und vornehmen Eindruck machte; dabei führte

er den motorischen Teil derart aus, daß er nahe den hinteren Treibrädern unter der Sitzbank untergebracht werden konnte. Vorbildlich daran waren die heute noch verwendeten vier Geschwindigkeiten mittels verschiebbarer Zahnräder, und das Differentialgetriebe. Die Lenkung war stoßfrei. Das Kühlwasser für den Motor wurde

zur Rückkühlung durch die Rohre geleitet, die das Gestell des Wagens bildeten.

So war Gottlieb Daimler also auch der Erfinder des modernen Zahnradgetriebes, wie es heute noch in Verwendung steht. Obgleich es Theoretiker gibt, die das Getriebe als keine technisch reinliche Lösung betrachten, so ist dem doch entgegenzusetzen, daß innerhalb der inzwischen verfloßenen 26 Jahre keine bessere Lösung gefunden worden ist, denn der Geschwindigkeitswechsel stürzt alle Theorie, indem er sich in der Praxis vorzüglich bewährt und so bilden heute Automobile ohne dieses Getriebe

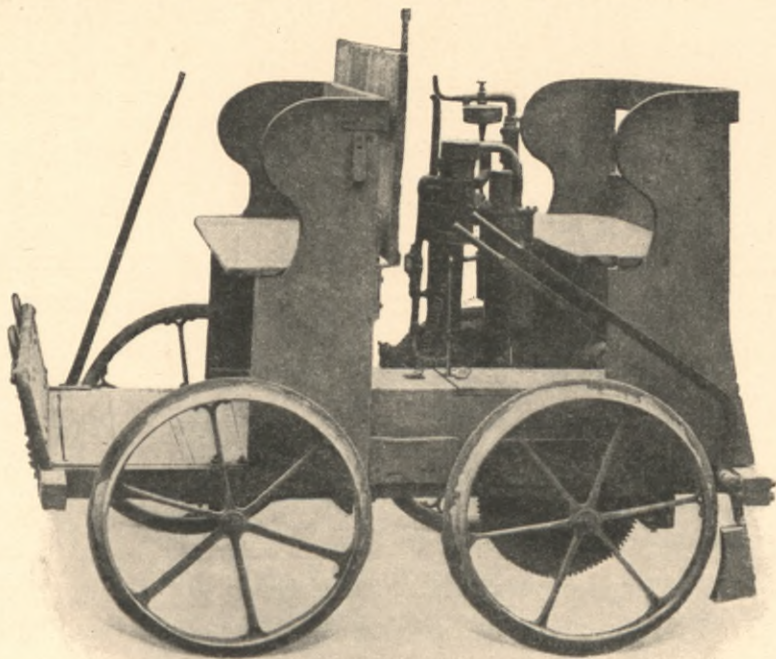


Der erste Stahlradwagen (1889).

die seltene und kaum rühmenswerte Ausnahme. Bedenkt man dabei, daß jedes Vorbild für die Schaffung eines solchen Motors fehlte, — für die Gestaltung der Zündung, des Vergasers, des Getriebes, der Lenkung und Übertragung, — so kann man die Schwierigkeiten ermessen, die der großen Erfindung vorangingen und zu überwinden waren. Schon im Jahre 1889 wurde dem Württembergischen Ingenieur-Verein ein Daimler-Automobil auf dem Lichtenstein vorgeführt.

Gottlieb Daimler führte seine Wagentype auch in Paris vor, und es gelang ihm dort, die Lizenz an Madame Sarasin — die Witwe des ehemaligen Vertreters der Deutzer Gasmotorenfabrik in Paris —, zu vergeben. Auf Grundlage dieser Lizenz gründete dann ihr späterer Gatte Levassor die Firma Panhard & Levassor, die 1889 die französischen Patente Daimlers kaufte.

Die auch im Auslande anerkannte deutsche Tugend systematischer Arbeit kam in den Konstruktionen der Daimler-Werke klar zum Ausdruck. Als die



Die erste Motordraisine (1887).

Franzosen begannen, Automobile zu bauen, brachten sie Fahrzeuge heraus, die man nur einem begeisterten Sportmann überlassen durfte, einem Sportmann, der nicht nur Liebe zur Technik hatte, sondern auch soviel Begeisterung für die Sache, daß er es als „conditio sine qua non“ betrachtete, sportshalber nach je 20 km unter den Wagen zu liegen und eine „Panne“ zu beheben. Die Daimler-Werke hingegen, die auf einer festen, wissenschaftlichen Grundlage arbeiteten, konnten Fahrzeuge schaffen, denen diese Kinderkrankheiten einer jungen Industrie nicht anhafteten. Schon im Anfang der neunziger Jahre waren sie soweit gekommen, daß es möglich war, ein Fahrzeug herzustellen, das sich dem Straßenbetriebe gut genug einfügte, um es in Cannstatt als Autotaxameter laufen lassen zu können. Es war die erste Autodroschke, die im öffentlichen Verkehr stand; im Jahre 1893.



Ausstellungsbahn mit Antrieb durch Daimler-Motoren (1897).

Um alle Möglichkeiten auszuwerten, machte sich Daimler weiterhin daran, seinen Wagen umzubauen und die Zahnradübersetzung in Riemenübertragung umzuändern. Er hatte auch hierin guten Erfolg und heute noch laufen eine Anzahl solcher Wagen mit Riemenantrieb. Ein viersitziger Wagen (1890) mit Riemenantrieb war der erste dieser Gattung. Diese Type erhielt sich lange und machte nur einen ungewohnt schwerfälligen Eindruck, da der große Motorkasten hinten hing, etwa wie bei der altmodischen Landkutsche eines Musterreisenden die Koffer. Sie zeigte verschiedene Neuheiten, so die Kulissenschaltung, den unter Druck stehenden Benzinbehälter und Vollgummireifen. Die Kulissenschaltung, sowie der unter Druck stehende Benzinbehälter sind, wie man weiß, vorbildlich für die gesamte Automobil-Industrie geworden. Aber auch der Motor selbst wurde weiter verbessert. Der Zweizylinder-V-Motor mit nahezu stehenden Zylindern war die Frucht dieser Arbeiten,

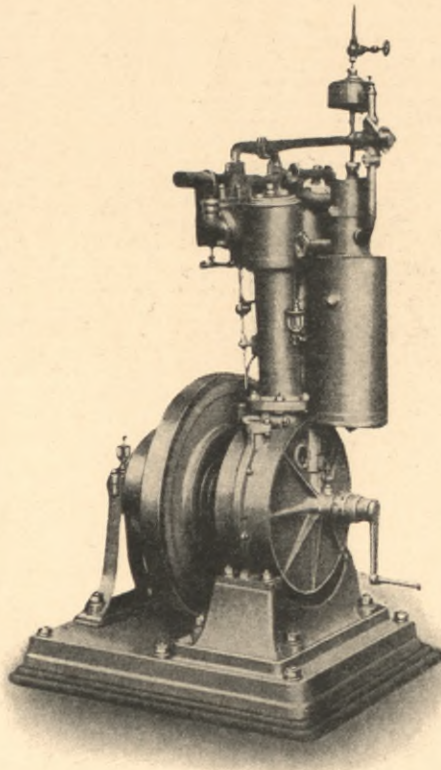
eine Anordnung, die durch das deutsche Patent Nr. 50839 vom 9. Juni 1889 geschützt war. Die beiden Schubstangen greifen an einem gemeinsamen Zapfen der Kurbelwelle an, ganz ähnlich wie dies eine Reihe von Motorbaufirmen, insbesondere für Flugmotoren, heute wieder aufgegriffen haben. Dieser Motor hatte auch bereits einen Oberflächen-Vergaser, dessen Luftzufuhr beeinflußt werden konnte, so daß die Motorleistung dadurch zu regeln war und drei bis vier Pferdestärken ergab. Weitere Neuerungen waren in der Folge: die Verlegung des Motors nach vorn, der aus prismatischen Röhren gebildete Bienenwaben- oder Bienenkorbkühler, die Steuerung der Einlaßventile, die Andrehvorrichtung und eine Reihe anderer Verbesserungen, womit sich das Automobil von den Formen des Pferdewagens loslöste. Die V-Zylindertype wurde bis zum Jahre 1899 für automobiler Zwecke gebaut.

Die Genialität Daimlers zeigte sich auch darin, daß er schon im Jahre 1887 sich mit der Militärbehörde in Verbindung setzte, um seinen Motor für die Luftschiffahrt zu verwerten. Sein reger Geist sah alle Entwicklungsmöglichkeiten voraus. Näheres über die Entwicklung der Geschichte der Daimler-Motoren für Luftfahrzeuge findet sich zusammenhängend im Abschnitt IV geschildert.

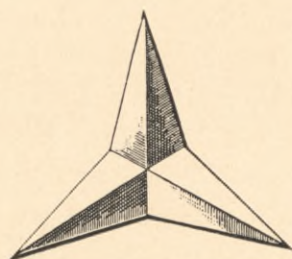
Die erste Ausstellung von Automobilen und Motorbooten mit Daimler-Motoren fand während der Pariser Welt-Ausstellung im Jahre 1889 in Paris statt, wo auch das erste Daimler-Automobil aus dem Jahre 1886 vorgeführt wurde. Die dort ausgestellten Erzeugnisse fanden selbst im Lärm dieses internationalen

Jahrmarktes große Anerkennung und Interesse.

Um allen Aufgaben der immer mehr sich entwickelnden Automobil-Industrie gerecht werden zu können, genügte die kleine Fabrik in Cannstatt mit der kleinen Anzahl Arbeiter nicht mehr, und so faßte Daimler den Entschluß, sich mit hervorragenden Männern der Industrie und der Finanz in Verbindung zu setzen, um eine Gesellschaft zu gründen. (Vergleiche den Abschnitt V über die innere Entwicklung der Daimler-Motoren-Gesellschaft.)



Der erste Zweizylinder-V-Motor.



DNG

II

DIE ENTWICKLUNG UND GESCHICHTE DES DAIMLER-AUTOMOBILS VON 1890 BIS 1915



MIT DER GRÜNDUNG der Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1890 begann eine ganz neue Ära, die sich in der Folgezeit durch einen unerhört raschen Aufschwung kennzeichnet. Die Erfolge, die mit dem Daimler-Motor in den nächsten Jahren erzielt wurden, reihten sich aneinander wie Perlen auf der Schnur. Gleich die erste automobilistische Veranstaltung, das vom „Petit Journal“ durchgeführte Rennen Paris—Rouen—Paris, war ein überlegener Sieg des Prinzips. Zwanzig Systeme und vier Staaten waren in dem Rennen vertreten. Deutschlands Farben blieben siegreich, ein Daimler-Wagen lief vor allen andern durchs Ziel. Er legte die 126 km lange Strecke in 5 Stunden 50 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,742 km zurück, eine unerhörte Leistung für diese Zeit. Von den 102 Konkurrenten kamen überhaupt nur 15 ans Ziel.

Schon 1895 gab es neue Daimler-Siege bei der Fernfahrt Turin—Asti—Turin und beim Rennen Paris—Bordeaux—Paris, das allein über eine Entfernung von 1175 km führte. Es wurde in der Zeit von 48 Stunden 47 Minuten mit einer Stundengeschwindigkeit von 24,50 km zurückgelegt. Dieser Sieg brachte der Gesellschaft sämtliche erste Geldpreise in Höhe von Frs. 80 000 ein.

So groß die Opfer auch waren, die solche Veranstaltungen der Gesellschaft auferlegten, so zeigten sie doch, daß sie ein äußerst wirksames Werbemittel bildeten und gleichzeitig einen Prüfstein für die Leistung und Zuverlässigkeit des gesamten Fabrikates, sowie für die Güte der einzelnen Teile unter den schwierigsten Verhältnissen. Die dadurch gesammelten Erfahrungen sind in erster Linie die Ursache späterer Verbesserungen und Neuerungen geworden, namentlich in bezug auf die motorische Kraft und die Stabilität des Gestelles.

Die Wagentypen, die in dem ersten Jahrzehnt des Bestehens der Gesellschaft gebaut worden waren, bieten ein anschauliches Bild von der Entwicklung des Automobils. Sie geben zugleich einen Begriff von den Schwierigkeiten, die bei der Herstellung zu überwinden waren. (Siehe Abbildungen, S. 20 bis 28.)

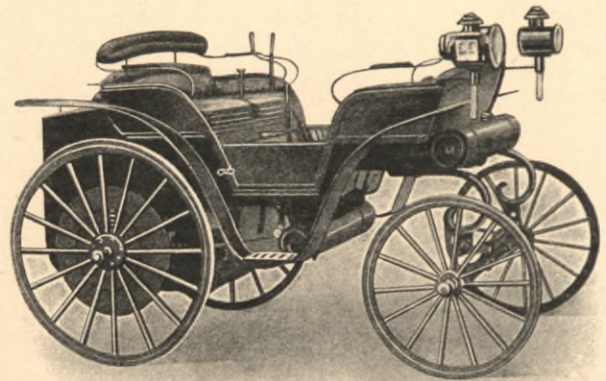
Vom Standpunkte der rationellen Fabrikation betrachtet, war es eine schreckliche Zeit. Von einer Vereinheitlichung, auf die jetzt allgemein hinge-



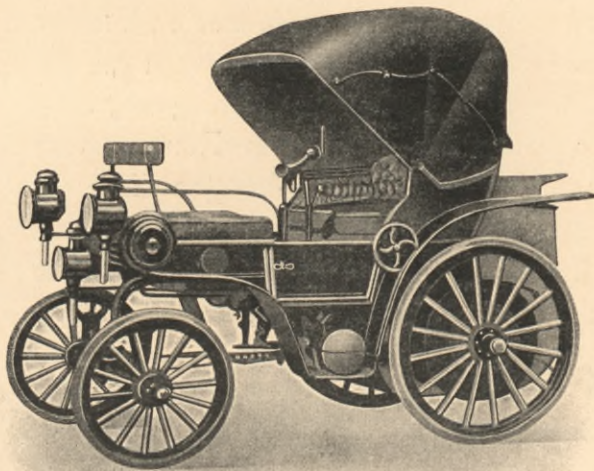
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



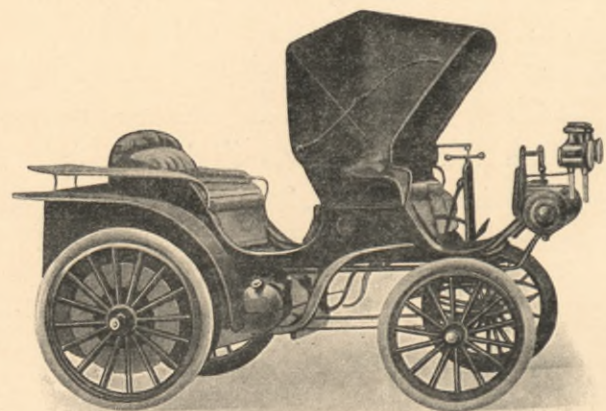
1889: Der erste Kraftwagen für den Sultan von Marokko.



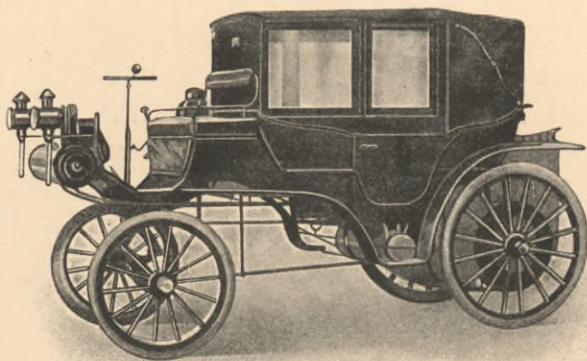
1890: Erster viersitziger Wagen mit Riemenantrieb.



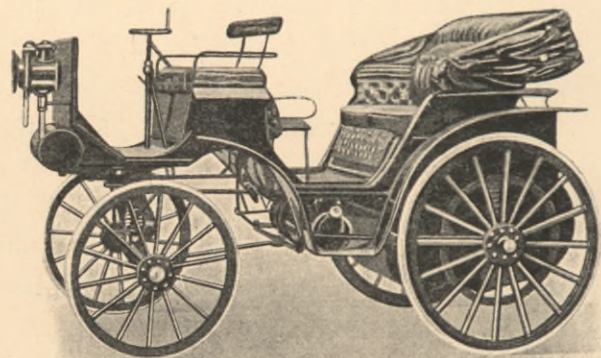
1891: Vieroferdiger Wagen mit Halbverdeck.



1892: Sechspferdiges Doppelphaethon mit vorderem Halbverdeck.

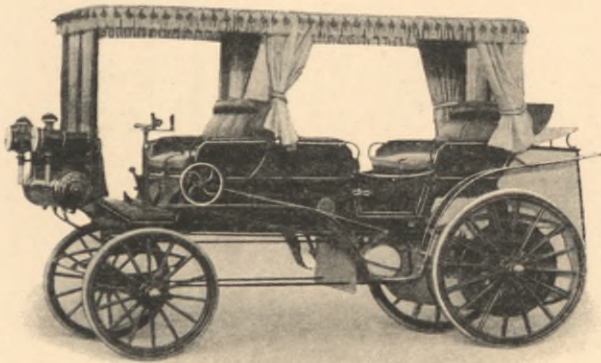


1893: Der erste Autotaxameter.

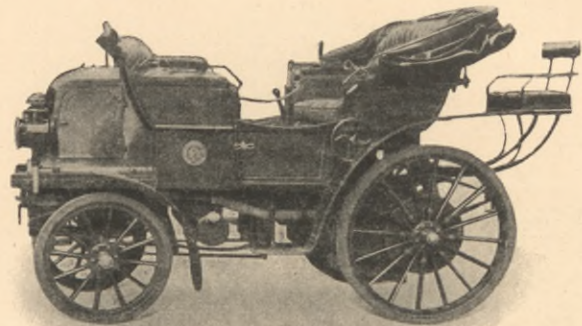


1894: Sechspferdige Daimler-Kutsche.

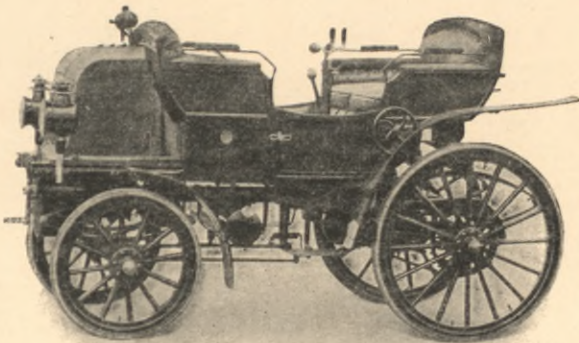
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



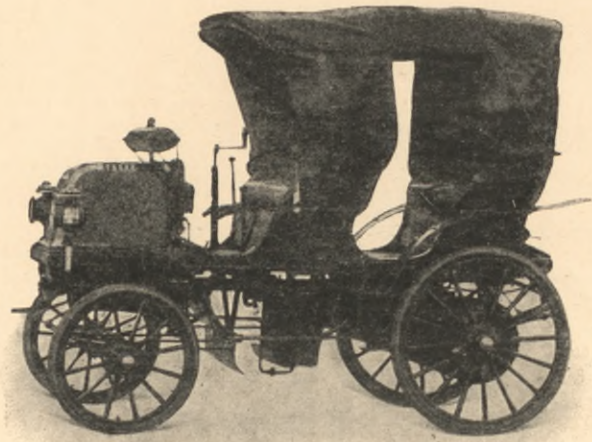
1895: Sechspferdiger Gesellschaftswagen mit Sonnendach.



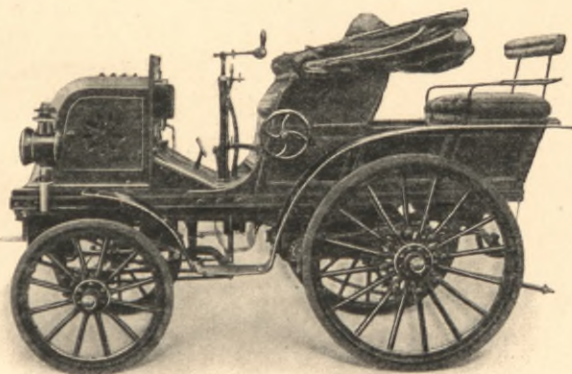
1896: Der erste Wagen mit vorn angeordnetem Motor.



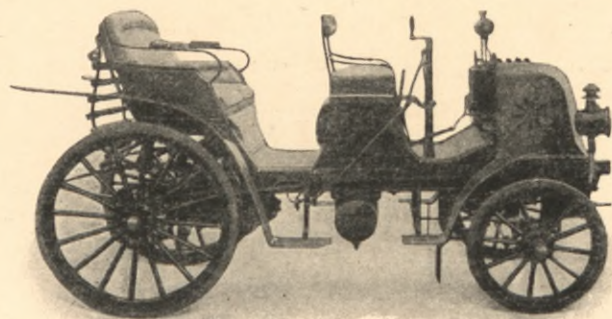
1896/97: Sechspferdiger Vis-à-vis-Wagen.



1897: Sechspferdiges Doppelphaethon.

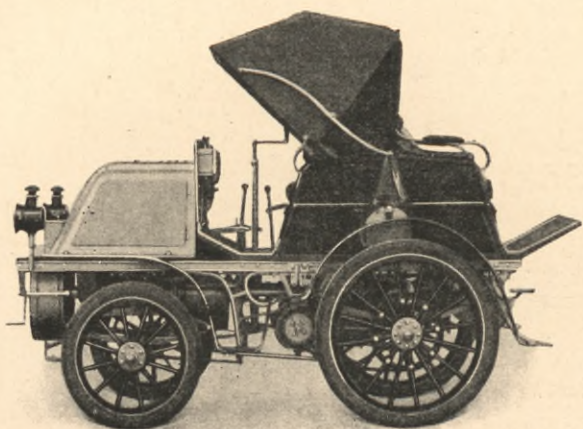


1897: Sechspferdiger Jagdwagen.

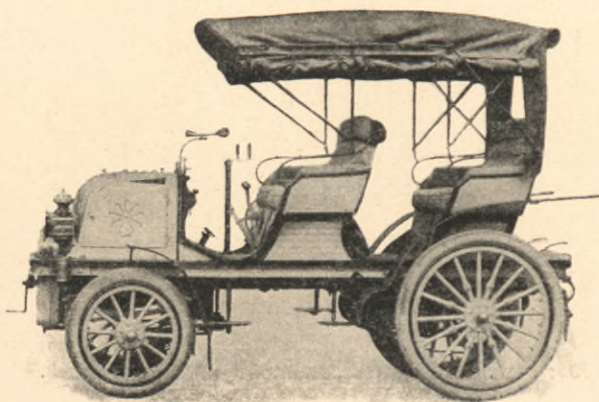


1897: Vierpferdige Viktoria.

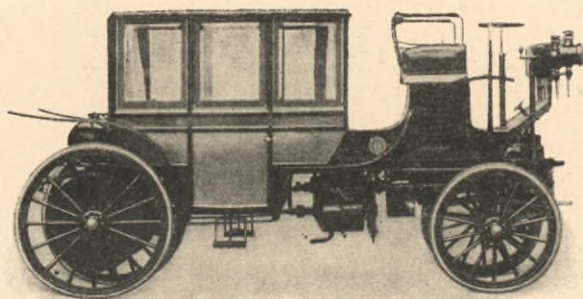
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



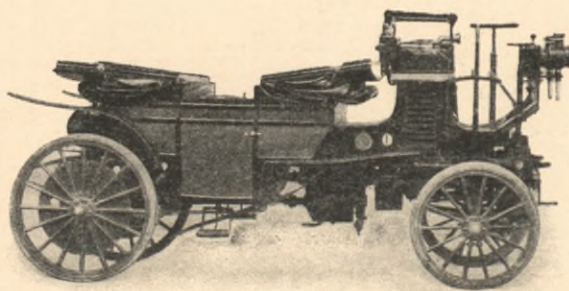
1898: Der erste Vierzylinderwagen mit Pneumatiks.



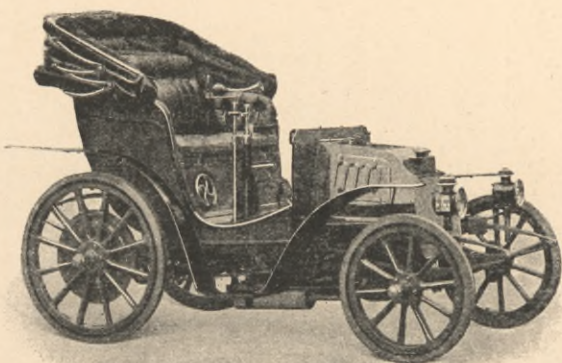
1898: Neunpferdiges Doppelphaethon mit Pneumatiks.



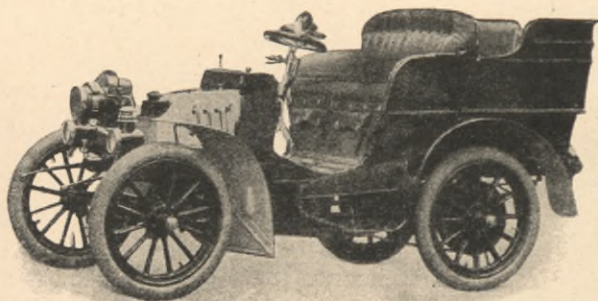
1899: Zweizylinder-Landauer mit überbautem Motor.



1899: Zweizylinder-Landauer mit überbautem Motor.

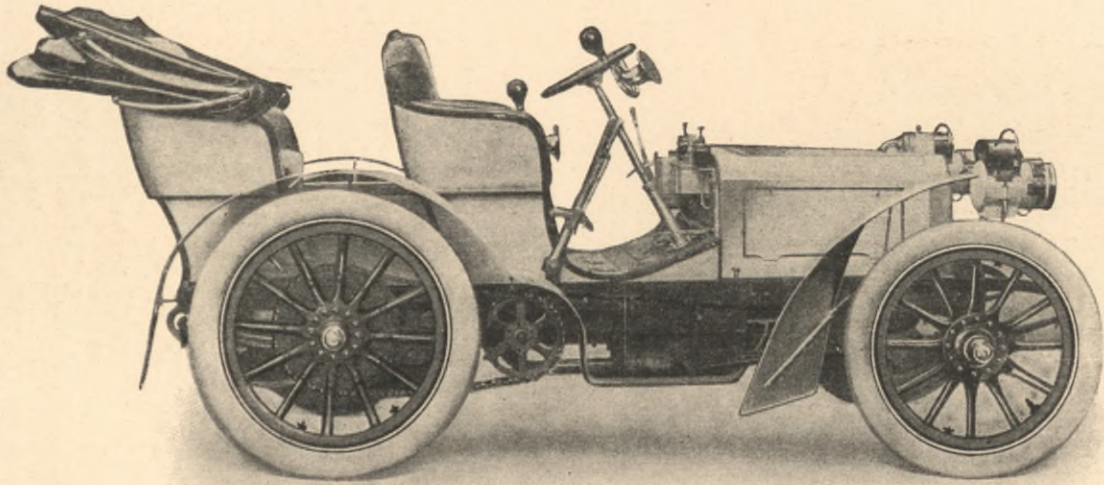


1900: Zweisitzer mit vor dem Motor befindlichen Bienenkorbkühler (P. D.-Wagen).

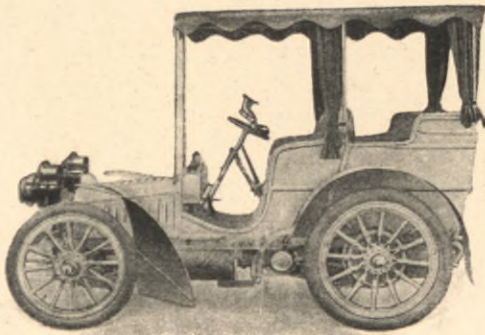


1900/01: Viersitziger Wagen mit Tonneau-Karosserie.

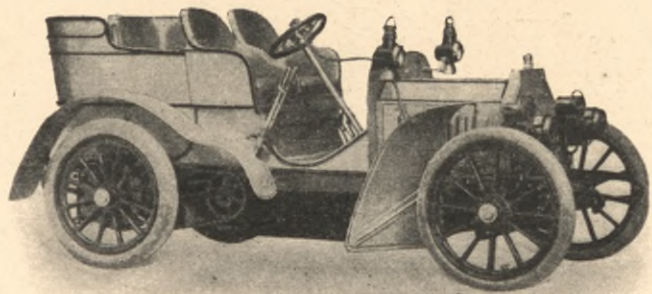
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



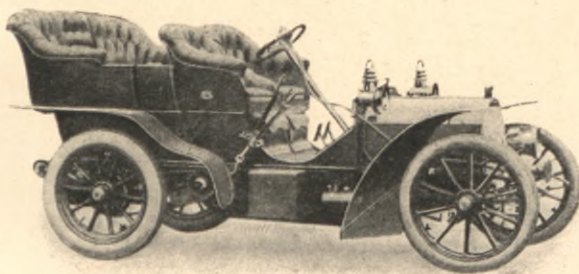
1901: Der erste „Mercedes“-Wagen.



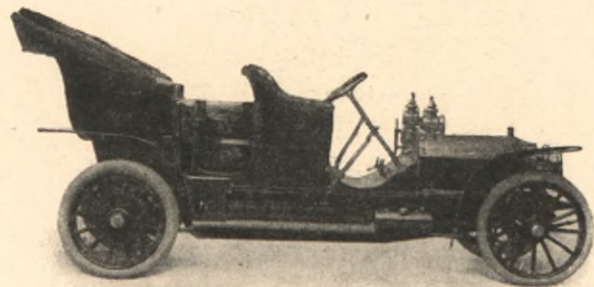
1902: Der Mercedes-Simplex-Wagen.



1903: Der kleine elfpferdige Mercedes.

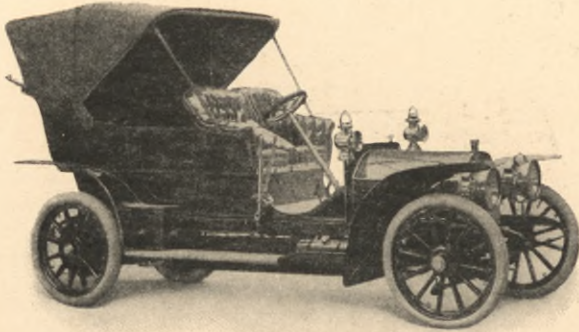


1904: Vierzylinder-Mercedes-Wagen mit „Roi des Belges“-Karosserie.



1905: Mercedes-Wagen mit seitlichem Einstieg.

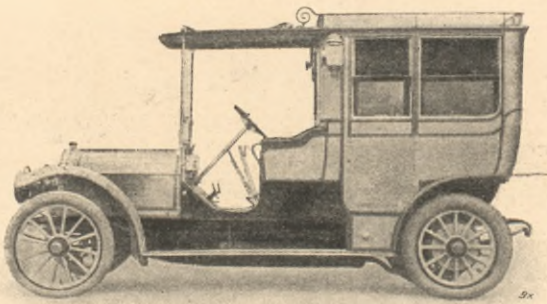
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



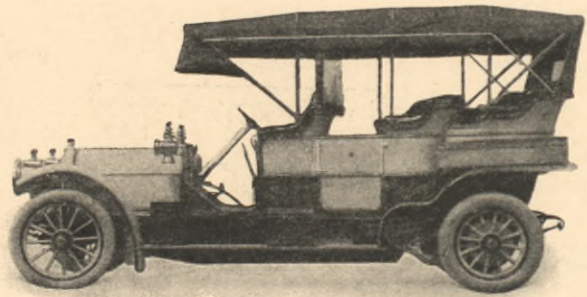
1905: Mercedes-Wagen mit seitlichem Einstieg und Klappverdeck.



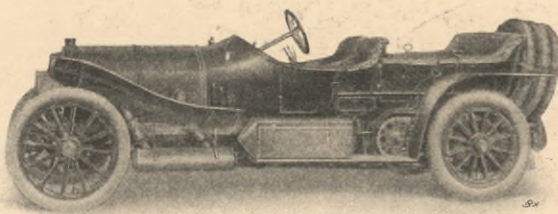
1906: Mercedes-Wagen mit Limousine-Karosserie.



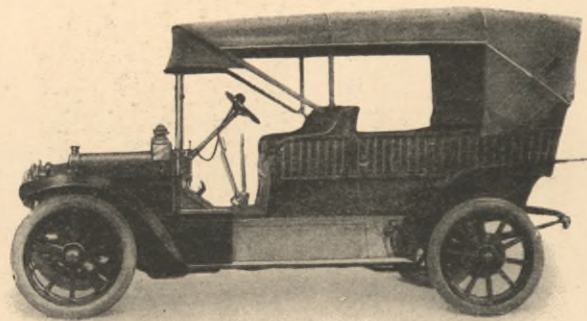
1907: Mercedes-Wagen mit Limousine-Karosserie und 40 pferdigem Motor.



1907: Sechssitziger Mercedes-Wagen mit siebzigpferdigem Motor.



1908: Mercedes-Doppelphaethon als Rennkarosserie.



1909: Mercedes-Doppelphaethon mit Verdeck und Glasscheibe.

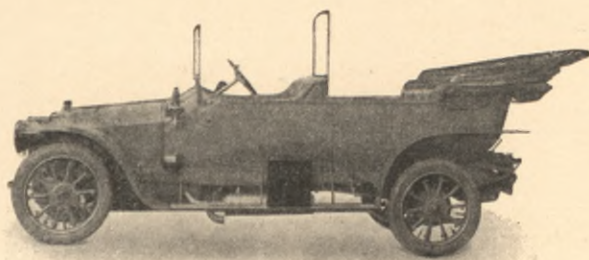
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



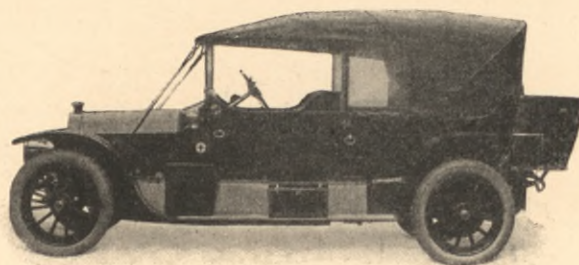
1910: Landaulet.



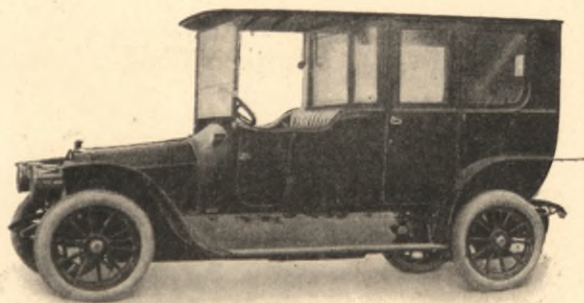
1911: Limousine.



1912: Doppelphaeton.



1912: Doppelphaeton.

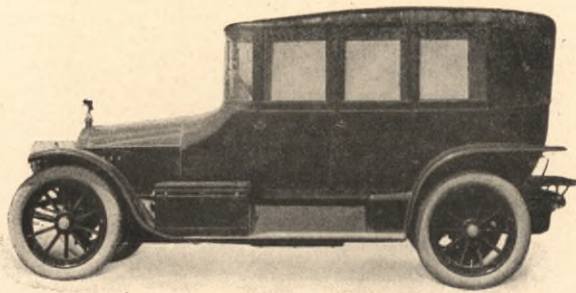


1912: Limousine I.

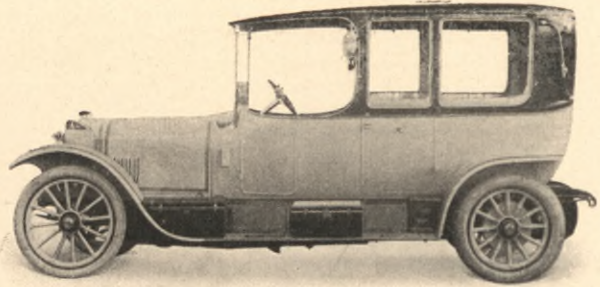


1912: Limousine II.

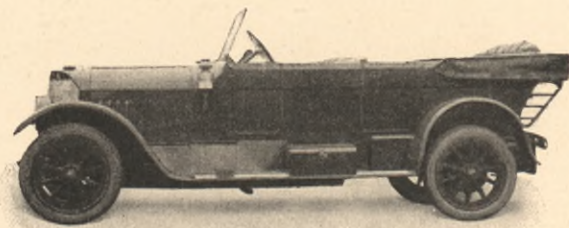
DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORWAGEN



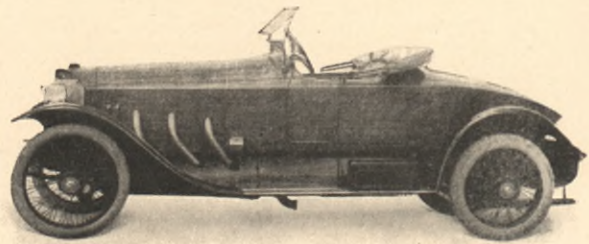
1913/14: Landalet I.



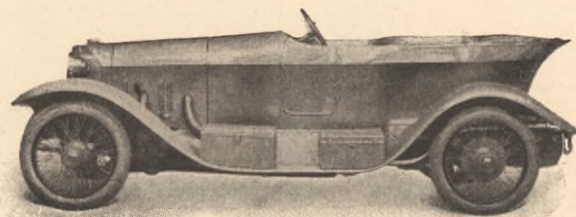
1913/14: Landalet II.



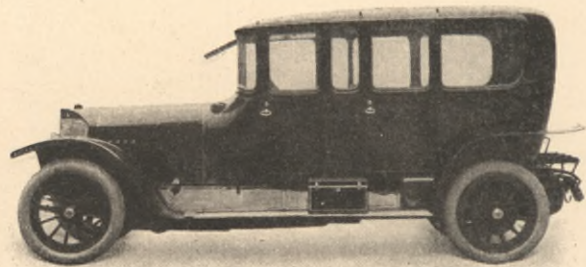
1913/14: Sportphaethon.



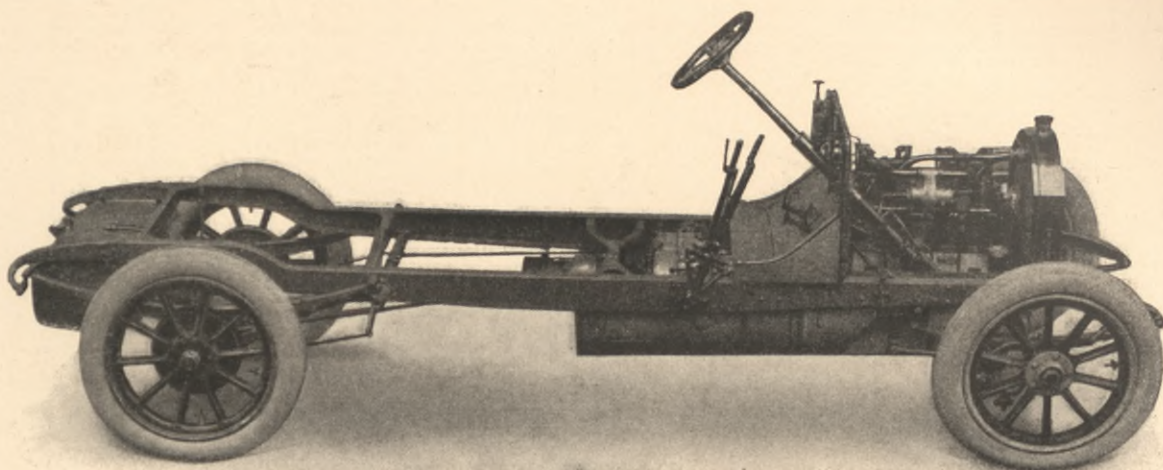
1913/14: Zweisitzer.



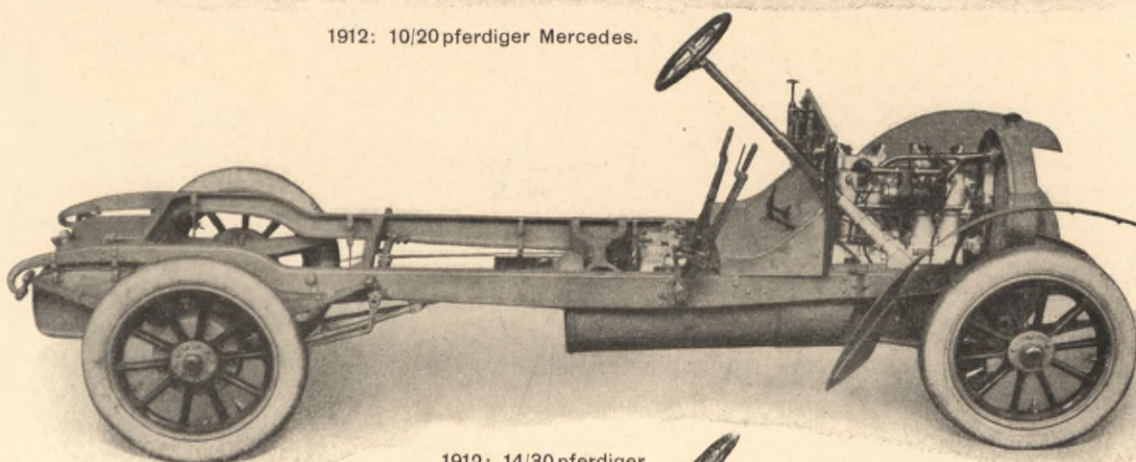
1913/14: Dreisitzer.



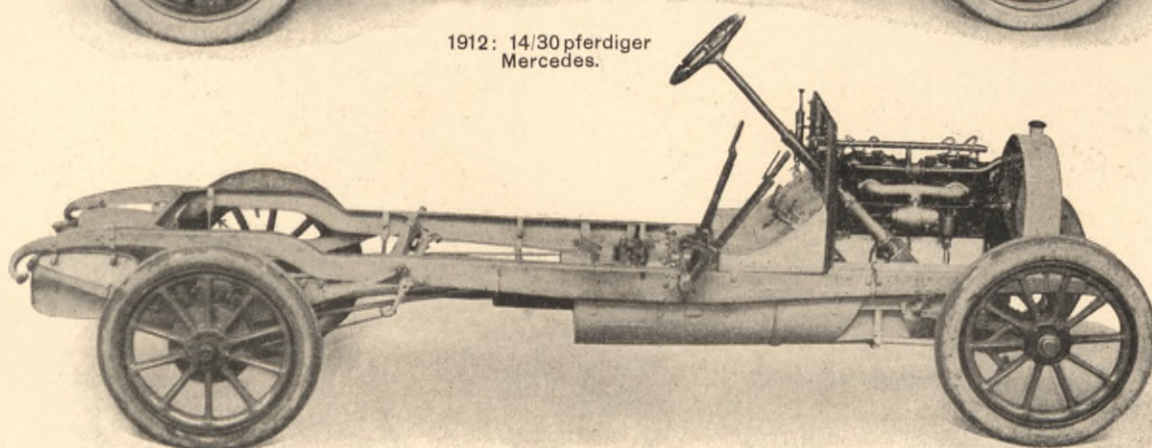
1913/14: Limousine.



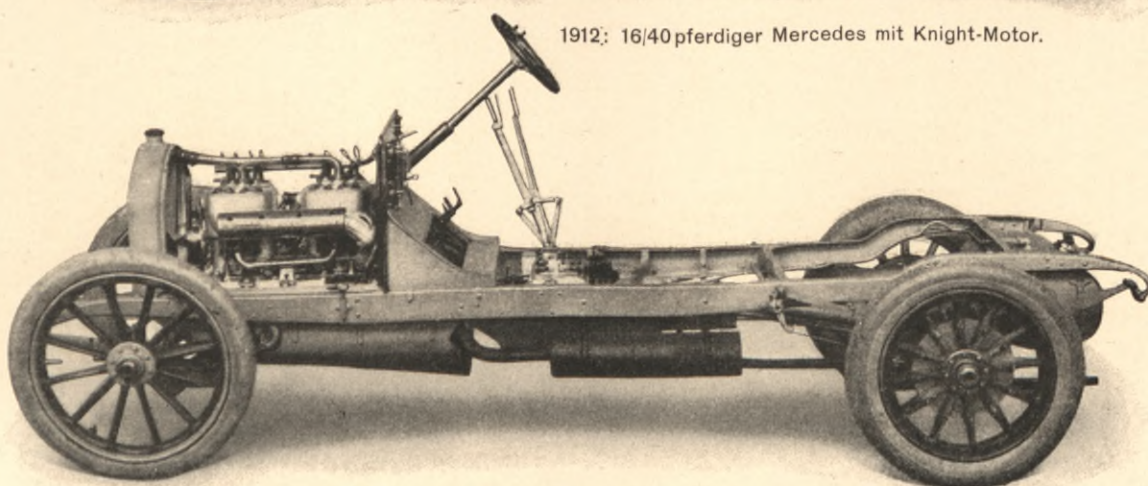
1912: 10/20 pferdiger Mercedes.



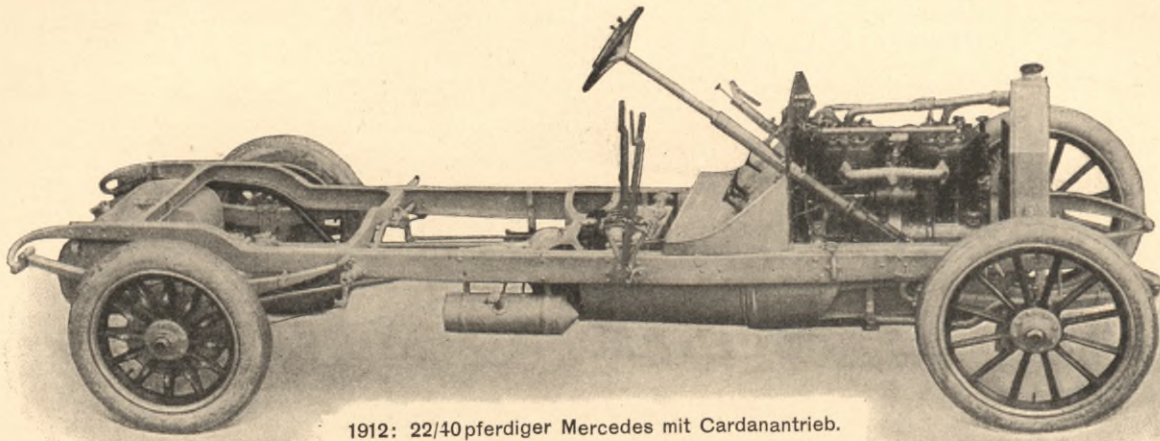
1912: 14/30 pferdiger Mercedes.



1912: 16/40 pferdiger Mercedes mit Knight-Motor.



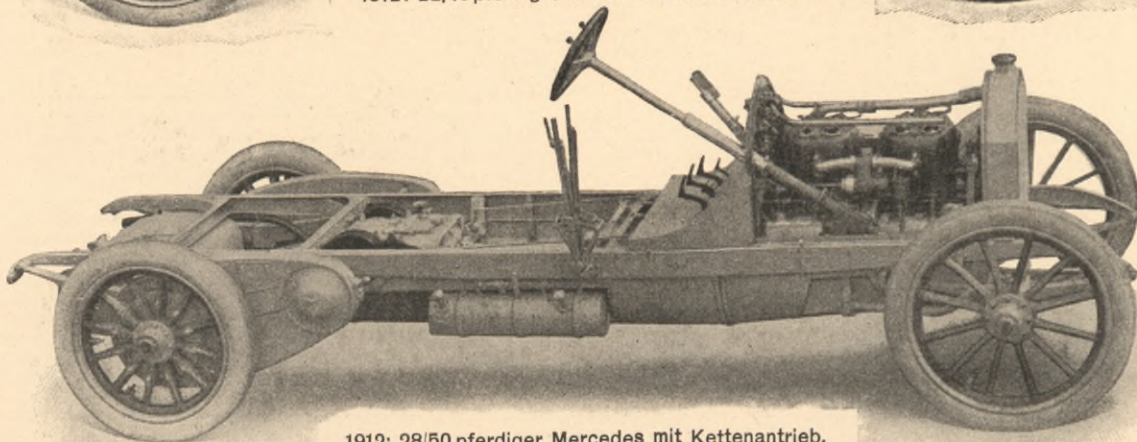
1912: 28/50 pferdiger Mercedes mit Cardanantrieb.



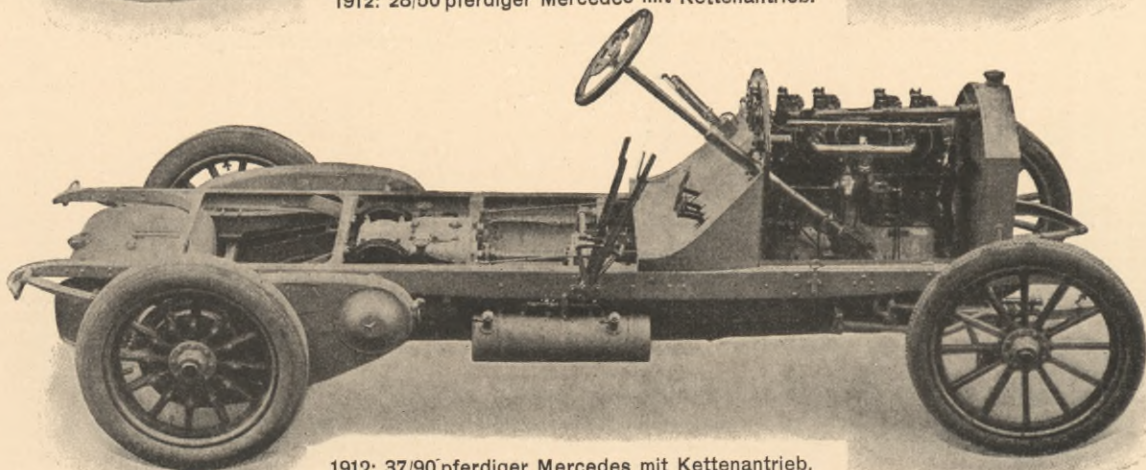
1912: 22/40pferdiger Mercedes mit Cardanantrieb.



1912: 22/40pferdiger Mercedes mit Kettenantrieb.



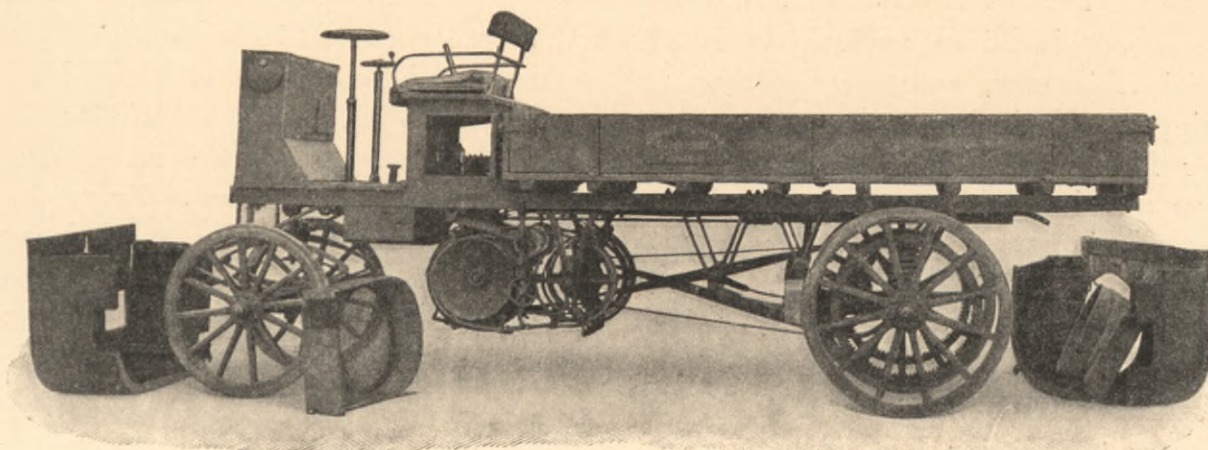
1912: 28/50 pferdiger Mercedes mit Kettenantrieb.



1912: 37/90'pferdiger Mercedes mit Kettenantrieb.

arbeitet wird, konnte damals nicht im mindesten die Rede sein. Jeder Käufer hatte seine ganz besonderen Wünsche und hielt es nur für recht und billig, daß der Konstrukteur diesen Wünschen nachkam. Die Folge davon war eine ungemein große Anzahl verschiedenartiger Typen. Kaum zwei Wagen waren einander völlig gleich. Bei dieser namenlosen Zerfahrenheit war eine Massenfabrikation ebenso unmöglich, wie ein wesentlicher Verdienst.

Schauen wir zurück, so können wir feststellen, daß das Jahr 1891 zunächst ein vierpferdiges Vis-à-vis mit Halbverdeck und den ersten Lastwagen mit vierpferdigem Motor, Riemenantrieb, zwei Schnelligkeiten und Rücklauf brachte. 1892 folgte ein sechspferdiges Doppelphaethon mit vorderem Halbverdeck und kurz darauf das erste geschlossene Automobil, das als erster Taxameter in Cannstatt lief. Es hatte bereits ein Handrad für die Lenkung,



Der erste Daimler-Lastwagen mit vierpferdigem Motor und Riemenantrieb.

sowie die Schaltung rechts vom Führer, beides Anordnungen, die man damals noch nicht versucht hatte und die bis auf den heutigen Tag von allen Fabriken gemacht werden.

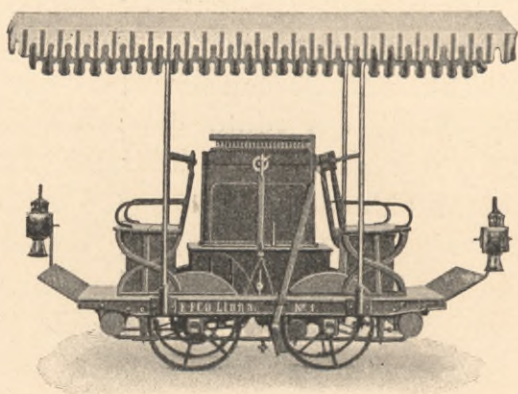
Die nächsten Wagen aus den Jahren 1894 und 1895 zeigen schon mehr Bequemlichkeit und bessere Federung. Ein entscheidender Schritt vorwärts ist in den Jahren 1896 und 1897 zu verzeichnen. Der Motor rückt von der Hinterseite an die Vorderseite und ist mit rundem Bienenwabenkühler versehen, der rasch seinen Siegeszug durch die Welt macht. An die Stelle der Riemenübertragung tritt ein Wechselgetriebe mit Zahnrädern für vier verschiedene Geschwindigkeiten und Rückwärtsgang; der Motor ist zweizylindrig. Mit den vier Geschwindigkeitsabstufungen war die Firma abermals für die gesamte Industrie vorbildlich. Diesen entscheidenden Änderungen und Verbesserungen folgten bis 1898 noch weitere. Die Wagen wurden länger und tiefer gebaut — eine Folge der zunehmenden Schnelligkeit —, die Karosserie praktischer und bequemer gestaltet, an die Stelle der Vollgummiräder traten Pneumatiks, und der erste Vierzylinder feierte seine Entstehung. Außer den schon angeführten Wagen sind noch 1894 die sechspferdige Daimler-Kutsche,

1895 ein sechspferdiger Gesellschaftswagen mit vorderer Glasscheibe und Verdeck, 1896 ein Vis-à-vis mit Dienersitz und Motor vorn, 1897 ein sechspferdiges Phaethon für Schnellfahrt und ein Jagdwagen, sowie eine vierpferdige Daimler-Viktoria zu nennen, ferner 1898 der erste Alpenwagen, die Type des sechspferdigen Daimler-Rennwagens, der im Sommer 1898 im ersten Automobilrennen Österreichs Sieger war, ein Vierzylinderwagen mit Pneumatiks, sowie ein achtpferdiges Doppelphaethon mit Pneumatiks, ferner 1899 ein vierpferdiger Zweizylinder-Landauer mit überbautem Motor und die Konstruktion des stärksten Phönix-Wagens mit einem Motor von 28 Pferdestärken, endlich 1900 ein Daimler-Zweisitzer und ein Wagen mit Tonneaukarosserie.

Das 1897 gebaute sechspferdige Phaethon für „Schnellfahrt“ verdankte seine Entstehung einer Anfrage des damals in Nizza lebenden österreichisch-ungarischen Generalkonsuls Emil Jellinek, dessen Geschäftssinn das Aufblühen der Gesellschaft unterstützte. Er wurde in Baden bei Wien geboren, war seit 30 Jahren in Nizza ansässig und hatte schon im Jahre 1880 die Absicht, ein betriebssicheres, selbstbewegliches und leichtes Fahrzeug in den Handel zu bringen. Nach langem Suchen wandte er sich 1896 an Gottlieb Daimler, in der Erkenntnis, in den Daimlerschen Konstruktionen das Beste zu finden, was auf dem Gebiete des selbstfahrenden Wagens vorhanden war. Er wußte darauf hinzuwirken, daß das Hauptgewicht der Fabrikation auf den übrigens schon von Gottlieb Daimler als wertvoll erkannten und unter ihm in verschiedenen Ausführungen gebauten Vierzylindermotor gelegt wurde, und brachte die Wünsche seiner Abnehmer zur Geltung, deren Berücksichtigung bei der Konstruktion ebenfalls dazu beitrug, der Daimler-Motoren-Gesellschaft ihren Vorsprung gegenüber den mit ihr im Wettbewerb stehenden Automobilfirmen zu einem unbestrittenen zu machen. Durch seine vielseitigen Verbindungen in den Kreisen der Wagenkäufer ging der Absatz der Wagen flott vonstatten, ein Moment, welches die führende Stellung der Gesellschaft auch weiterhin befestigte. Der sechspferdige Zweizylinder-Kutschierwagen mit Riemenantrieb, im Herbst 1897 fertiggestellt, legte schon 42 km in der Stunde zurück und man glaubte damit an der Höchstleistung angelangt zu sein. Wie bald sollte diese Auffassung widerlegt werden! —

Auf der Stuttgarter Elektrizitäts- und Kunstgewerbe-Ausstellung 1896 waren neben zwei- und vierpferdigen stationären einzylindrigen Petroleummotoren

ein zehnpferdiger zweizylindriger stationärer Benzinmotor, direkt gekuppelt mit einer Dynamomaschine für eine Leistung von 120 Volt 56 Ampères bei 450 Umdrehungen in der Minute vertreten, außerdem ein Omnibus, ein zweisitziger Wagen mit Kindersitz mit zweipferdigem Motor und ein elektrischer Beleuchtungswagen mit fünfpferdigem Vierzylinder-Benzinmotor und einer Dynamomaschine.



Daimler-Draisine aus dem Jahre 1897/98.

Ein achtpferdiger Zweizylinder-Omnibus wurde im Frühjahr 1899 auch nach England geliefert. Diese Omnibusse hatten Motoren von 4 bis 12 Pferdestärken und „für besonders schwierige Wegeverhältnisse und Steigungen bis zu 12 Prozent“ Motoren von 10 bis 16 Pferdestärken bei 6 bis 30 Personen Belastung und 450 kg Gepäck. Die Geschwindigkeit betrug zwischen 4 und 17 km in der Stunde. Lastwagen wurden damals in Typen von 3 bis 10 Pferdestärken für Lasten bis 2000 kg gebaut und außerdem Frachttransportwagen mit Vierzylinder-Motoren von 4 bis 16 Pferdestärken bis 5000 kg Tragkraft bei einer Geschwindigkeit bis zu 10 km in der Stunde. Sie konnten für Benzin, Spiritus oder Petroleum als Betriebsmaterial, je nach Bestellung, geliefert werden.



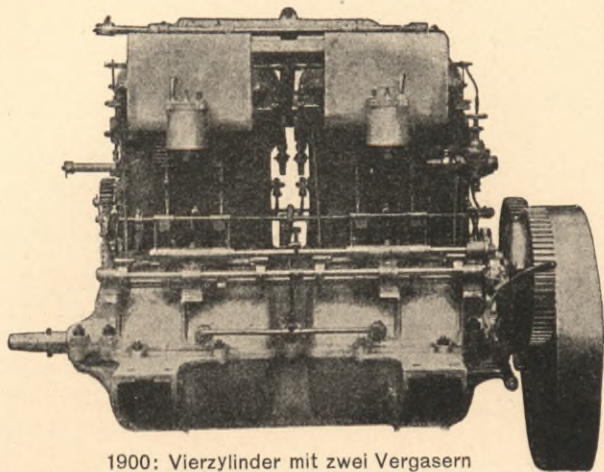
Der erste „Alpenwagen“, sechspferdiger Daimler-„Rennwagen“, mit dem 1898 das erste Automobilrennen Österreichs gewonnen wurde, das über mehrere Alpenpässe führte.

Die weitere Entwicklung der Motoren setzte im Jahre 1899 ein, als nach dem Vorbilde der Automobilmotoren Schiffsmotoren gebaut wurden. Der erste dieser Gattung war ein neunpferdiger Motor in stehender Anordnung. Zu dieser Zeit verschwand auch die Glührohrzündung und machte der magnet-elektrischen Abreißzündung Platz. Ein Patent auf Antrieb für elektrische Zündung wurde mit Gültigkeit vom Juli 1899 erteilt.

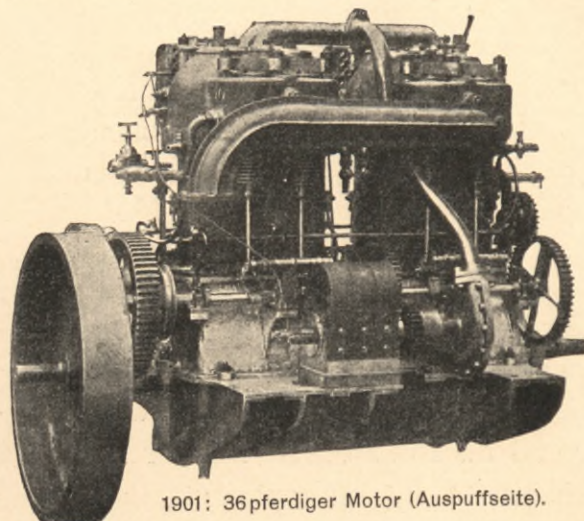
Besonders erwähnenswert ist ein 1899—1900 von Paul Daimler gebauter nominell vierpferdiger Wagen, welcher kurzweg als P. D.-Wagen bezeichnet wurde und an dem sich eine ganze Anzahl von Verbesserungen und Einrichtungen befanden, die später von vielen Seiten aufgegriffen wurden und jetzt Allgemeingut der Automobil-Industrie geworden sind. Paul Daimler verließ die bisher bei den Daimler-Wagen verwendete runde Kühlerform, benützte die Federbandkupplung, deren einwandfreies Arbeiten bei richtiger Einstellung er damals schon nachwies, stellte Zylinder und Zylinderkopf aus einem Stück her und benützte als erster einen Fußakzelerator, indem der Vergaser durch einen am Führersitz angeordneten Fußhebel beeinflusst wurde. Die Benzinzufuhr wurde an dem Motor des P. D.-Wagens direkt gesteuert, indem ein Hebel die Öffnung der Benzindüse freigab oder verschloß, so daß im letzteren Falle nur Luft eingesaugt wurde, bis die normale Drehzahl wieder erreicht war. Ferner zeigte dieser Wagen die Eigentümlichkeit, daß Motor- und Wechselrädergehäuse ein Stück bildeten, eine Ausführungsweise, welche in neuerer Zeit namentlich für kleine Wagen viel Nachahmung gefunden hat.

Leider wurde die weitere Durchbildung dieses aussichtsreichen kleinen Wagens nicht in dem Maße, in dem er es verdient hätte, verfolgt, weil Paul Daimler zum Direktor der neugegründeten Österreichischen Daimler-Motoren-

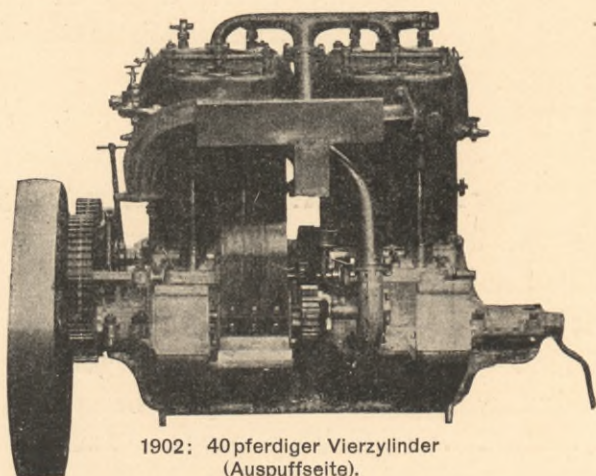
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-MOTOREN



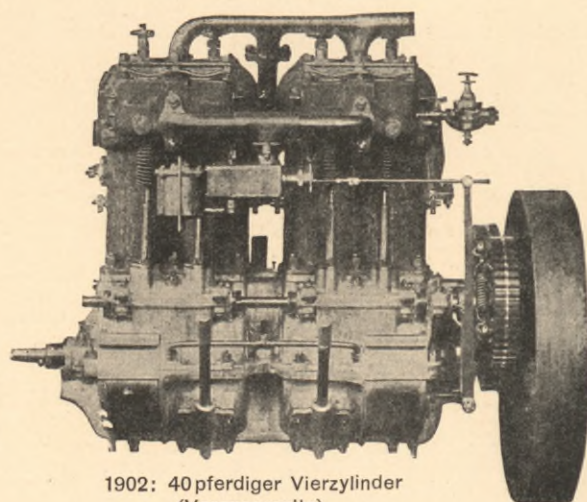
1900: Vierzylinder mit zwei Vergasern und Abreißzündung (Vergaserseite).



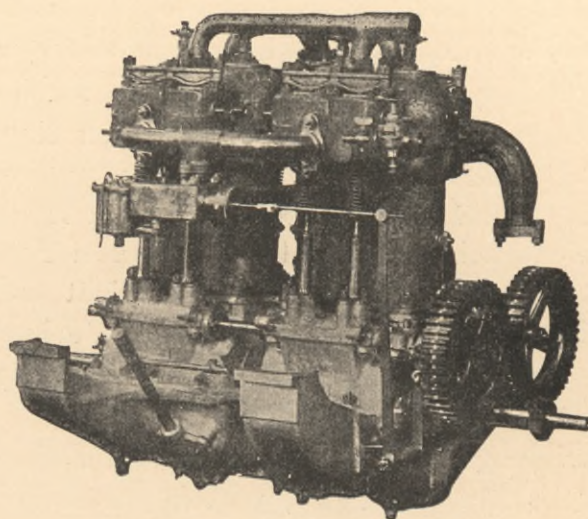
1901: 36pferdiger Motor (Auspuffseite).



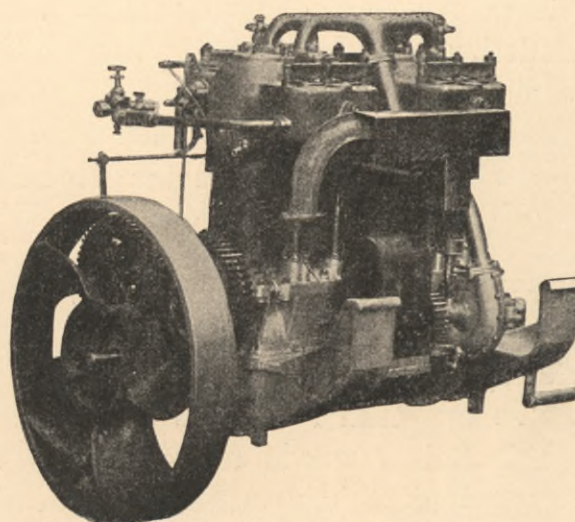
1902: 40pferdiger Vierzylinder (Auspuffseite).



1902: 40pferdiger Vierzylinder (Vergaserseite).

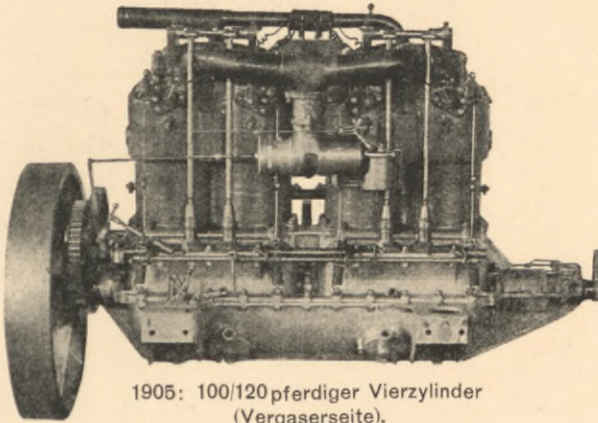


1903: 40pferdiger Vierzylinder (Vergaserseite).

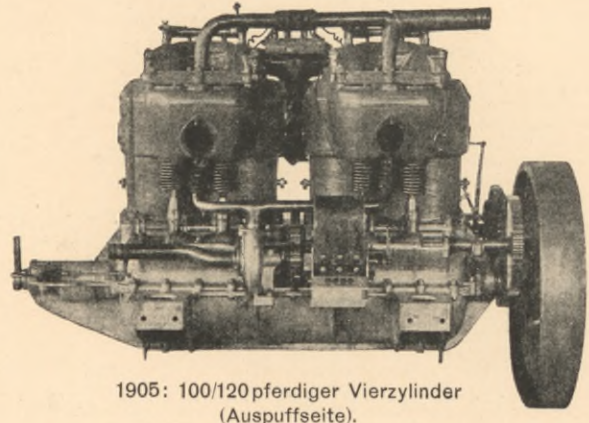


1903/04: 18pferdiger Vierzylinder (Auspuffseite).

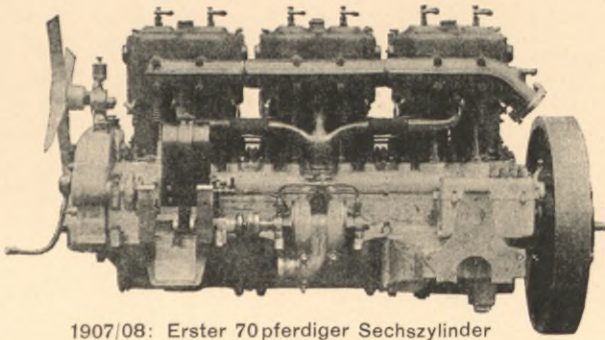
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-MOTOREN



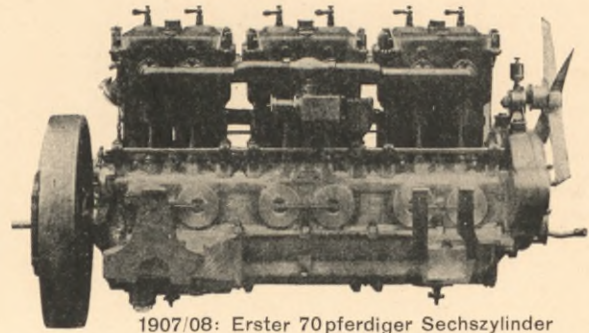
1905: 100/120pferdiger Vierzylinder
(Vergaserseite).



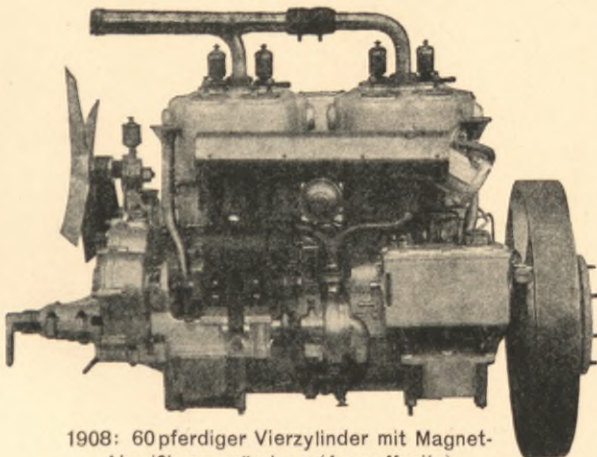
1905: 100/120pferdiger Vierzylinder
(Auspuffseite).



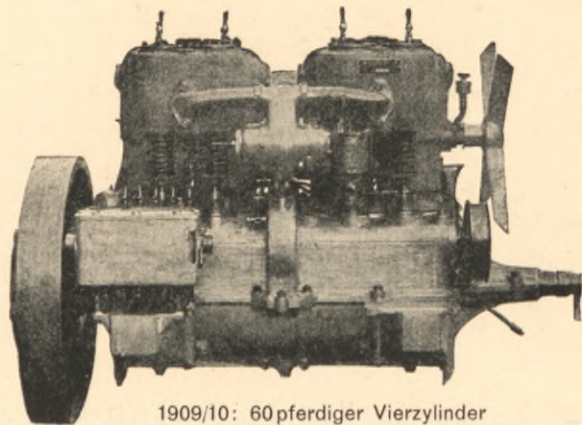
1907/08: Erster 70pferdiger Sechszylinder
(Auspuffseite).



1907/08: Erster 70pferdiger Sechszylinder
(Vergaserseite).

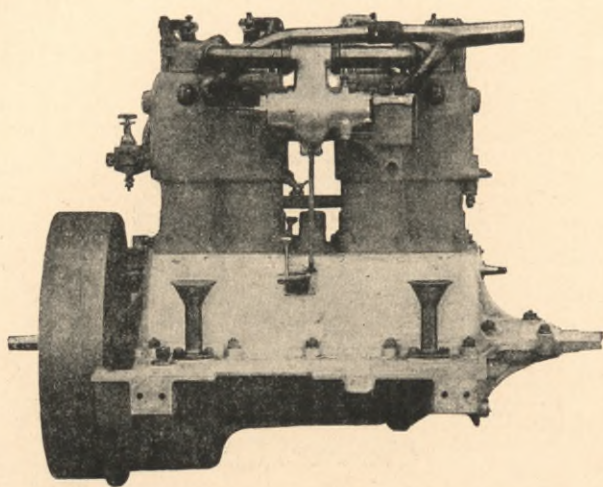


1908: 60pferdiger Vierzylinder mit Magnet-
Abreißkerzenzündung (Auspuffseite).

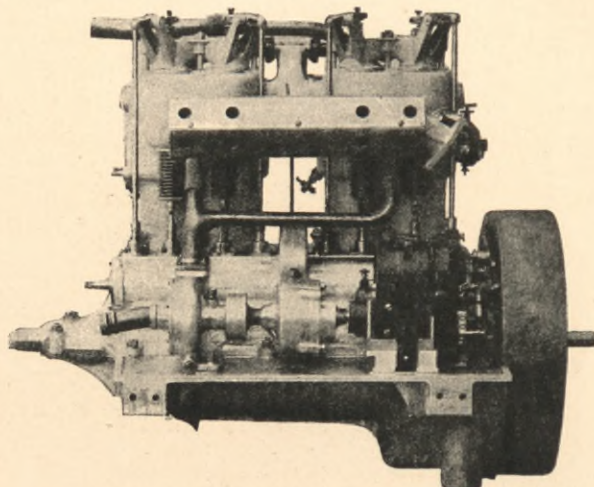


1909/10: 60pferdiger Vierzylinder
(Vergaserseite).

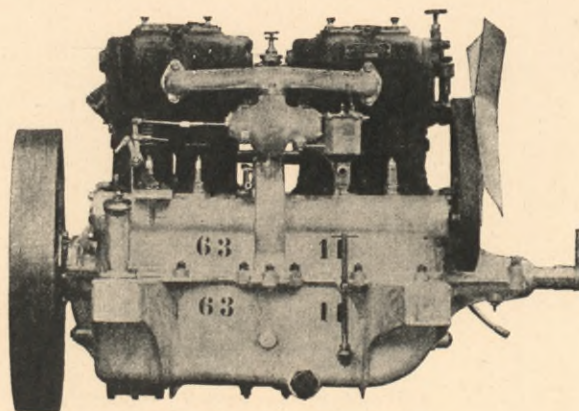
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-MOTOREN



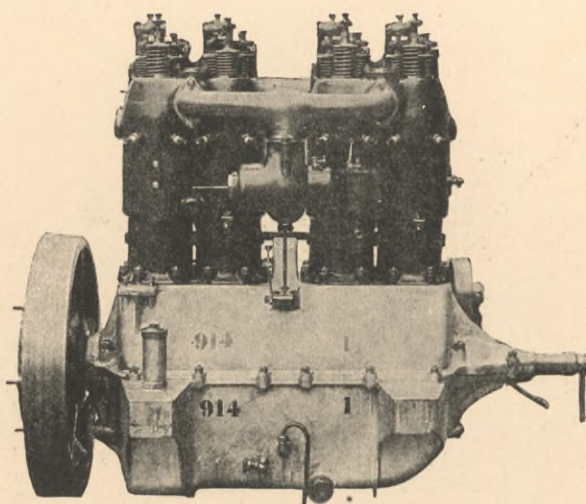
1909/10: 25pferdiger Vierzylinder mit von oben gesteuerten Ansaugventilen (Vergaserseite).



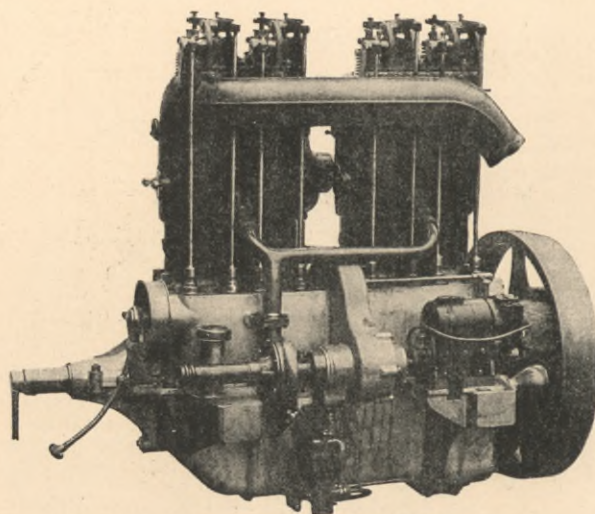
1909/10: 25pferdiger Vierzylinder mit von oben gesteuerten Ansaugventilen (Auspuffseite).



1911: 40pferdiger Vierzylinder (Vergaserseite).

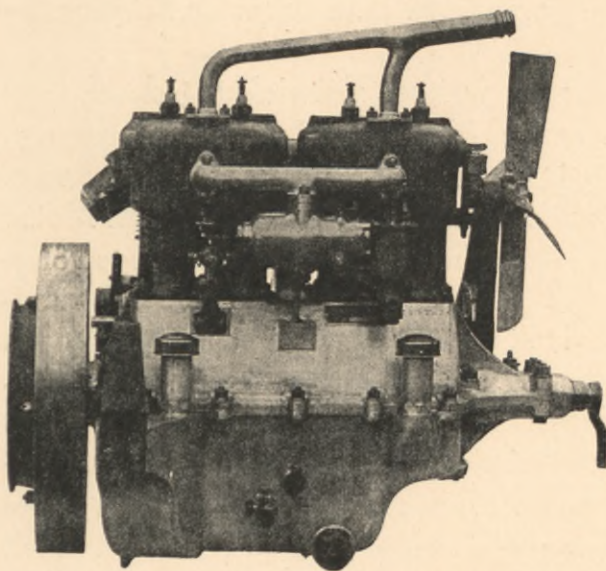


1910/11: 90pferdiger Motor. Je drei Ventile in einem Zylinderkopf (Vergaserseite).

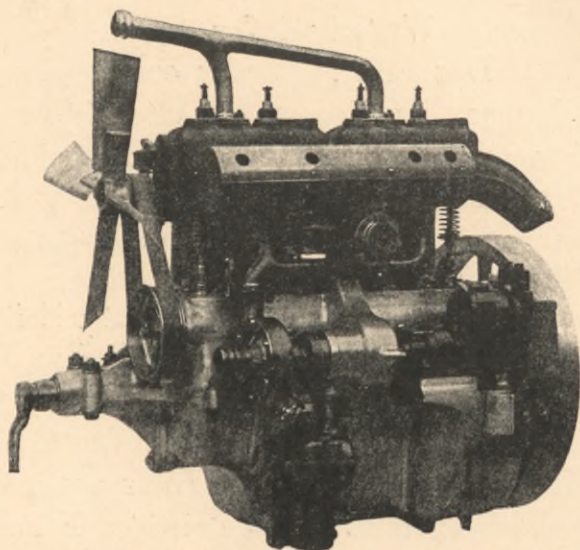


1910/11: 90pferdiger Motor. Je drei Ventile in einem Zylinderkopf (Auspuffseite).

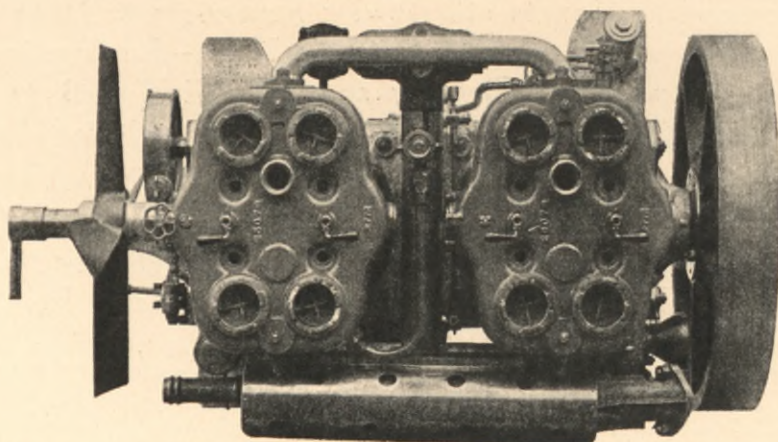
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-MOTOREN



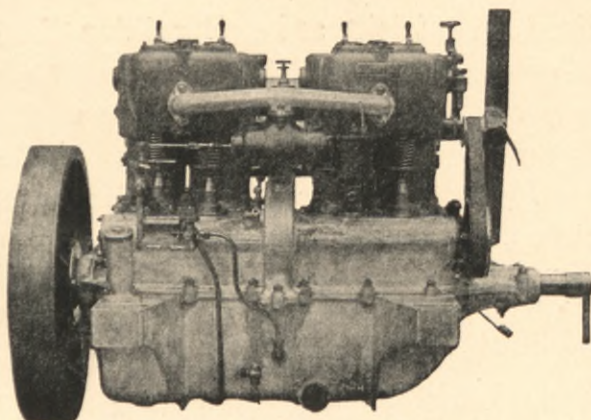
1911/12: 8/18pferdiger Motor mit Dreipunkt-Aufhängung
(Vergaserseite).



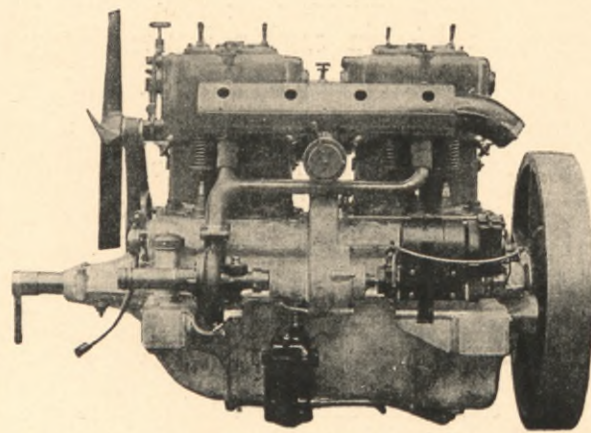
1911/12: 8/18pferdiger Motor mit Dreipunkt-Aufhängung
(Auspuffseite).



1912: 22/40pferdiger Motor von oben gesehen.



1912: 22/40pferdiger Motor (Vergaserseite).



1912: 22/40pferdiger Motor (Auspuffseite).

Gesellschaft berufen wurde, wo seiner neue Aufgaben harrten; wir finden aber verschiedene Einzelheiten, wie die veränderte Kühlerform, die Federbandkupplung, die elektrische Abreißzündung usw. an dem bald darauf entstehenden Mercedes-Wagen wieder.

Das Jahr 1900 war entscheidend für die weitere Entwicklung des Unternehmens. In diesem Jahre tauchte zum ersten Male der Mercedes-Motor auf. Es war eine für jene Zeit ungemein kräftige Maschine von 35 Pferdestärken. Damit bog man gewissermaßen in neue Bahnen ein. Vom neunpferdigen Motor war man zum zwölfpferdigen übergegangen, der schon damals als eine ungewöhnlich starke Maschine bezeichnet wurde, und als nun der Mercedes-Motor auftauchte — er war nach der Tochter Emil Jellineks „Mercedes“ benannt worden —, da stand die Automobiltechnik der Welt vor etwas ganz Außerordentlichem.

Der März dieses Jahres brachte dem Unternehmen zwei schwarze Tage. Am 6. starb in den Morgenstunden Gottlieb Daimler, der Präsident der Daimler-Motoren-Gesellschaft, im Alter von 66 Jahren. Ein schweres Herzleiden hatte ihn dahingerafft. Sein geistiges Erbe traten die beiden Söhne Paul und Adolf mit der Tatkraft des Verstorbenen an, und so unersetzlich der schwere Verlust für das Unternehmen war, brach doch die Entwicklungskurve nicht. Sie ging ihre steile Bahn weiter bis zum heutigen Tage.

Am 30. desselben Monats stürzte der besonders tüchtige und erfahrene Werkmeister Bauer während des Bergrennens Nizza—La Turbie in der ersten Kurve mit einem 24pferdigen Daimler so unglücklich, daß er am folgenden Tage starb. Er verunglückte an der Stelle, an welcher sich der Mercedes-Wagen ein Jahr darauf seine ersten unvergänglichen Lorbeeren erwerben sollte.

Schon im September 1900 konnte der erste mit einem 35pferdigen Motor ausgestattete Mercedes-Wagen, auf dem Werner später sechs Siege errang, ausprobiert werden. Das Charakteristische an der äußeren Erscheinung dieses Wagens war sein niedriger und langgestreckter Bau, seine stark geneigte Lenkung und der typische Mercedes-Kühler.

Diese Type war es, die in der Folge einen Umschwung in der Automobil-Industrie aller Länder bewirkte. Mit einem Schlage bekam dadurch die deutsche Automobil-Industrie, die bis dahin von Frankreich, dem Mutterland des Automobilsports, innegehabte Führung. Die Mercedes-Fabrikate nahmen den Kampf gegen die besten ausländischen Erzeugnisse mit Erfolg auf und reihten Sieg an Sieg. Nicht zum wenigsten war es das Bestreben, die Wagen so solid als irgend möglich zu bauen und nur allerbestes Material zu verwenden, was der Mercedes-Marke das Vertrauen des Publikums gewann. Ein besonders glücklicher Griff war auch die Verwendung von Magnalium beim Bau der Motoren, einer aus Magnesium und Aluminium bestehenden Legierung, die noch leichter als Aluminium, bei einem spezifischen Gewicht von 2,45, höchste Festigkeit und große Dehnbarkeit mit großer Elastizität bei äußerster Gleichförmigkeit der Struktur verbindet und sich in jeder Art verarbeiten läßt. Der Hauptvorteil der aus diesem Metall hergestellten Motorteile liegt in dem geringen Gewicht. Weitere Vorzüge der Mercedes-Wagen waren die gedrungene Bauart,



die zwangsläufig gesteuerten Einlaßventile, die magnet-elektrische vereinfachte und verbesserte Bosch-Zündung, ein neuer und verbesserter Vergaser und eine Kühlvorrichtung, bei der z. B. sechs Liter zum Kühlen eines sechzehnpsferdigen Motors genügten. Das war für eine Zeit, da man für einen gleichkräftigen Motor etwa 40 bis 50 Liter Wasser — das außerdem bald wieder ergänzt werden mußte — mitnahm, geradezu verblüffend. Hierzu kamen noch eine bedeutende Verkleinerung des Zahnrädergetriebes, eine neue Steuerung und neue Bremsvorrichtungen.

* *

Das Interesse für den Automobilismus regte sich mehr und mehr in Deutschland. Nachdem schon im Jahre 1895 der Automobil-Club de France gegründet worden war, setzte die deutsche Vereinsbewegung mit der Gründung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins am 30. September 1897 ein, dem in kurzer Aufeinanderfolge sowohl in Deutschland, als im Auslande weitere Klubs und Vereinigungen folgten, die dem Automobilsport die Wege ebneten und damit auch der Automobil-Industrie von großem Nutzen waren. Während in Frankreich ein internationales Ereignis das andere ablöste, war in Deutschland nach dieser Richtung noch nichts von Bedeutung geschehen, und es stand zu befürchten, daß ein längeres Zuwarten ungünstig auf die heimische Automobil-Industrie wirken, die Käufer dem Ausland, vor allem Frankreich, in die Arme treiben und Deutschland vom Weltmarkt ausschließen würde.

Aus diesem Gesichtspunkte heraus wurde am 31. Juli 1899 der Deutsche, später Kaiserliche Automobil-Club zur Pflege des Automobilsports gegründet. In Frankreich hatte man gesehen, wie belebend die Rennen auf den Bau von Automobilen wirkten. Jedes Rennen ergab neue konstruktive Anregungen und brachte mehr Aufschlüsse über schwebende Fragen, als dies durch Tourenfahren möglich war. Schon die Ausschreibungen veranlaßten die Konstrukteure zu Entwürfen, denen sie sonst nicht nahegetreten wären. Ohne das Kriterium der Rennen hätte wohl niemand daran gedacht, einen Motor mit 3000 Umdrehungen in der Minute laufen zu lassen, wie dies heute möglich ist. Deutschland konnte daher bei diesem Wettbewerb nicht zurückstehen, und die erreichten Erfolge in der Automobiltechnik sind zum weitaus größten Teil auf das Konto dieser einwandfreien Prüfungen zu setzen.

Am 18. Februar 1901 nahm zum erstenmal ein Daimler-Rennwagen unter dem Namen „Mercedes“ an der Woche zu Pau teil. Die ersten bedeutungsvollen Siege errang ein 35psferdiger Mercedes am 12. März 1901 im Bergrennen Nizza—La Turbie und am 25. März auf der 414 km langen Strecke Nizza—Aix—Senas—Salon—Nizza, die mit dem Durchschnitt von 61 Stundenkilometern unter der Führung Werners zurückgelegt wurden. Die beste Zeit über eine Meile mit stehendem Start stellte Werner mit $1 : 16\frac{4}{5} = 86,2$ Stundenkilometer in Nizza am 28. März auf, und noch stärker kam die Überlegenheit der deutschen Mercedes-Wagen im Bergrennen Nizza—La Turbie am 29. März 1901



auf der Strecke über 15,5 km zum Ausdruck, auf der Werner in 18 Minuten 5 $\frac{4}{5}$ Sekunden den Sieg errang; er schlug damals die besten französischen Wettfahrer und die besten französischen Fabrikate.

Dieser Mercedes hatte einen leichten Motor mit gesteuerten Ventilen, einen automatischen Vergaser und eine verbesserte Magnetzündung. Der Motor leistete bei dem damals sehr geringen Gewicht von 250 kg 35 Pferdestärken. Ihm folgte bald der 40pferdige neben kleineren Typen, wie dem Mercedes-Simplex.

Wir sagten schon auf den ersten Seiten dieses Buches, daß die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft in gewissem Sinne die Geschichte des Automobilismus selbst sei. Wenn hier darum die Marke „Mercedes“ stellenweise in den vordersten Vordergrund gerückt erscheint, so ist dies keine Ruhmredigkeit, sondern die Erwähnung von Tatsachen, die nicht verschwiegen werden können und an deren Unterdrückung wir kein Interesse haben. Wenn wir hier die große Automobil-Ausstellung, die im Dezember 1902 in Paris abgehalten wurde, erwähnen und sagen, daß sie völlig unter dem Einflusse Daimlerscher Konstruktionen stand, so entspricht dies einer sehr ehrenvollen Tatsache. Es war jene Ausstellung, die unter dem Namen „Mercedes-Salon“ zur bleibenden Berühmtheit gelangt ist. Bisher hatte so ziemlich jede Fabrik ihre eigene Art von Konstruktion, und so war man sich über die Weiterentwicklung der Automobil-Industrie bis zu jenem historischen „Salon de l'Automobile“ nicht ganz im klaren. Insgeheim hatten sich aber die Fabrikanten unabhängig voneinander die Konstruktionsprinzipien der Daimler-Motoren-Gesellschaft zunutze gemacht, und als die Ausstellung durch den damaligen Präsidenten der Republik, Loubet, eröffnet worden war, bot sich dem Publikum eine Ausstellung von Wagen, die die Mercedes-Type in mancherlei mehr oder minder geistreicher Weise variierte. Die Engländer hatten bald ihren Wortschatz um einen Ausdruck bereichert, der diese Umwertung aller automobilistischen Werte sehr treffend bezeichnete. Sie sprachen von einer „Daimlerfication“. Der Bienenkorbkühler, der seinen Einfluß auf die Linienführung der Wagen nahm und auf dem letzten Salon noch so gut wie unbekannt war, hatte durch die meisten französischen Konstrukteure Nachahmung gefunden. Auch die Anwendung eines Ventilators fand man recht häufig, und ebenso die Steuerung der Ansaugventile mittels mechanischer Vorrichtungen, die Kulissenschaltung, alles Konstruktionen, in denen die Daimler-Motoren-Gesellschaft der gesamten Automobil-Industrie der Welt vorausgeeilt war. Man konnte sehr wohl von einem Triumph der deutschen Ingenieurkunst im allgemeinen und der Daimler-Werke im besonderen sprechen. Was man in Cannstatt erdacht hatte, wurde von Frankreich im Chorus wiederholt.

Die Automobilsaison 1902 leitete die Nizzaer Woche im April ein. Sie brachte den deutschen Mercedes-Wagen, wie im Vorjahre, in allen vier Konkurrenzen die ersten Preise ein. Auch im Rennen Paris—Wien im Juni konnte ein 40pferdiger Mercedes, mit Graf Zborowsky am Steuer, in der großen Wagenklasse den ersten Platz belegen, ebenso im Semmering-Rennen im September, Werner auf einem Mercedes-Simplex.



Es scheint, als äußere sich das Temperament eines Volkes in allen seinen Erzeugnissen. So brachten die lebhaften Franzosen in der ersten Zeit der Geschichte unseres modernen Automobilismus lärmende Motoren heraus, die zwar gewiß leistungsfähig waren, aber ihre Leistungen mit einem wahren Donnergetöse begleiteten. Die stille Gelehrtenarbeit der Deutschen äußerte sich anders. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft baute Motoren, die sie durch besondere technische Einzelheiten derart ausgestaltete, daß ihr Gang sanft und geräuschlos wurde. Die vorbildliche Konstruktion des Vergasers mit Drosselschieber ermöglichte den Bau von Motoren, deren Gang so ruhig war, wie der eines Elektromobils. Die französischen Konstrukteure standen diesem neuesten „Made in Germany“ so überrascht gegenüber, als zeige man ihnen eine Kanone, die geräuschlos schießt. Die Knalleffekte des Polterns im Motor verfielen nicht mehr. Die ruhige Arbeit des deutschen Motors war ungleich imponierender und die technische Regel, daß eine Maschine um so leistungsfähiger ist, je geräuschloser sie arbeitet, wurde allgemein anerkannt, indem man sich bestrebte, es den Daimler-Konstrukteuren gleich zu tun und Motoren baute, die ihre Arbeit ohne Lärm versahen.

Im Frühjahr 1903 setzte der Mercedes-Wagen seinen Siegeslauf fort. Er konnte vier erste Preise erringen.

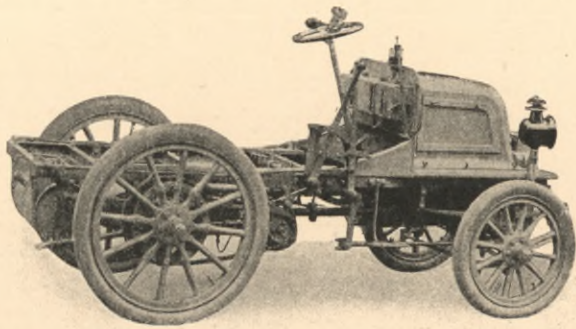
Man hatte sich in Cannstatt schon seit längerer Zeit mit dem Bau von Wagen beschäftigt, die für das Bennett-Rennen 1903 bestimmt waren, das in Irland gefahren werden sollte; mächtige Maschinen von 90 Pferdestärken, die ohne Zweifel alle Siegesaussichten für sich hatten. Sie waren in Anbetracht der schwierigen Rennstrecke stabil und leistungsfähig wie kaum eine Type bisher. Die Franzosen, die rasch das richtige Wort finden, wenn es gilt, kurz zu charakterisieren, bedienten sich eines drastischen Vergleiches: „Das Bennett-Rennen auf der irländischen Rennstrecke — das ist gerade so, als wollte man den Grand Prix in einem Zirkus abhalten.“ Es war in der Tat eine Strecke voll schlimmer Kurven. Die Daimler-Leute hatten sie nicht zu fürchten, denn ihre 90 pferdigen Wagen waren den Schwierigkeiten entsprechend gebaut; sie mußten, wenn nicht Zufälligkeiten eintraten, siegen.

Ein nicht vorauszusehendes unglückliches Ereignis machte alle diese Vorbereitungen zuschanden. Die Cannstatter Daimler-Werke verbrannten. Es war am 10. Juni, also etwa drei Wochen vor dem Termin des Bennett-Rennens. Um $\frac{1}{2}$ 3 Uhr morgens brach das Feuer in der Montierhalle aus und ein großer Teil der Baulichkeiten, 70 fast fertige und 30 halbfertige Wagen und die für das Bennett-Rennen bestimmten 90-Pferder wurden vom Feuer vollständig zerstört! Nur die Maschinenhalle und die Dreherei konnten gerettet werden; auch die Modelle und Zeichnungen wurden rechtzeitig in Sicherheit gebracht.

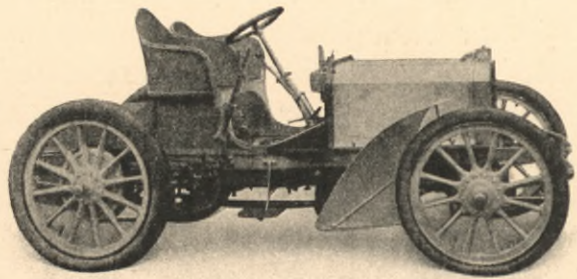
Das Großfeuer hatte wohl Material vernichten können, aber die Tatkraft der Daimler-Leute war unzerstörbar. Noch rauchten die Trümmer der Fabrik, als schon in der Maschinenfabrik Eßlingen und in einer großen Blechschmiede der Betrieb fortgesetzt wurde. Auch in den Neubauten der Daimler-Motoren-



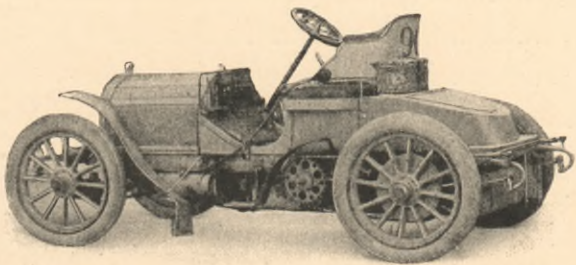
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-RENNWAGEN



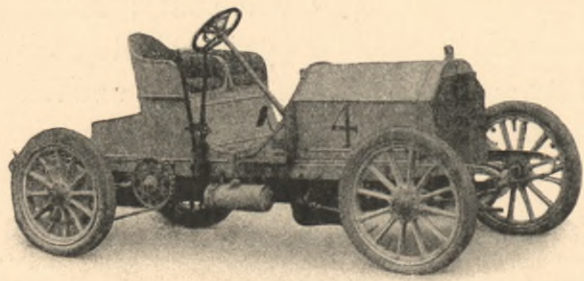
Fahrgestell der Type 1900.



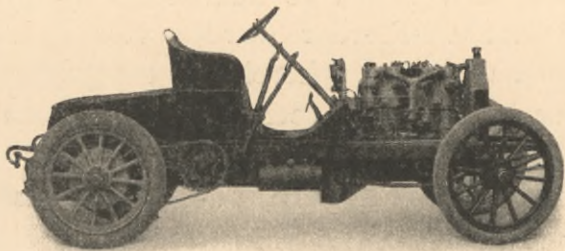
1901: 40pferdiger Rennwagen.



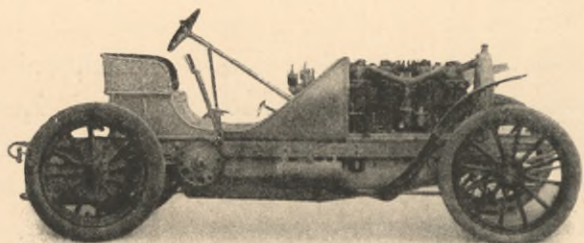
1902: Rennwagen des Grafen Zborowsky auf der Fahrt Paris-Wien.



1903: 60pferdiger Wagen, auf dem Jenatzy das Gordon-Bennett-Rennen in Irland gewann.

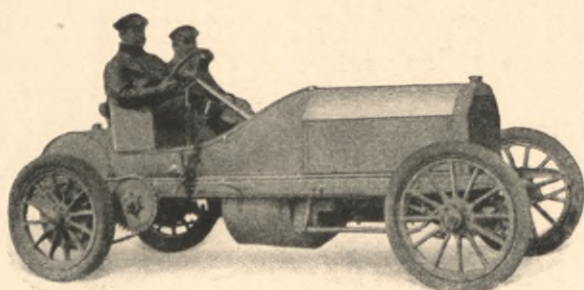


1904. 60pferdiger Rennwagen.

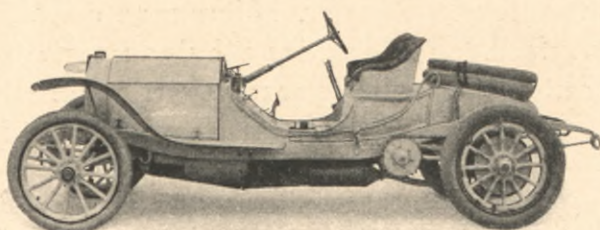


Type 1905.

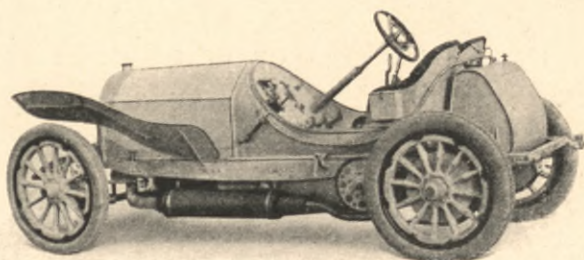
DIE ENTWICKLUNG DER MERCEDES-RENNWAGEN



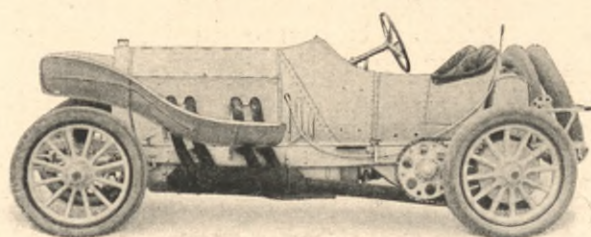
1905/06: Salzer am Steuer.



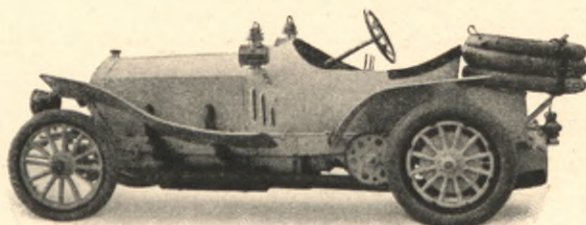
1907: Taunus-Rennwagen.



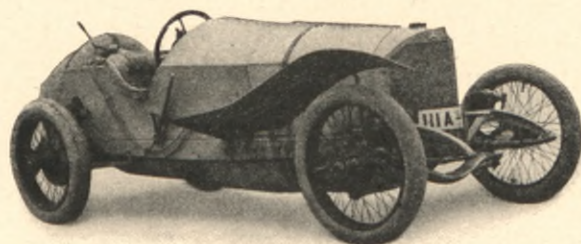
Type 1907.



1908: Grand Prix.



1908/09: Semmering.



1914: Grand Prix.

Gesellschaft in Untertürkheim wurde soweit als möglich die Arbeit aufgenommen. Der Bau der neuen Fabrik ging mit fieberhafter Eile vorwärts, Tag- und Nachtschichten lösten einander ab, und es gelang, die gesamten Lieferungsverspätungen einzuholen. Schon das war ein Triumph der Tatkraft. Groß genug, um sich damit zufrieden geben zu können.

Man brachte aber noch mehr zustande: Man fuhr das Gordon-Bennett-Rennen, das am 2. Juli vor sich ging. Man verschaffte sich Ersatz für die verbrannten 90-Pferder, indem man den Amerikaner Gray Dinsmore bewog, seinen 60pferdigen Mercedes für das Bennett-Rennen zur Verfügung zu stellen. Zwei weitere 60pferdige waren von anderen Kunden erbeten und schleunigst für das Rennen hergerichtet worden. Eine scharfe Konkurrenz stand bevor. England war durch drei 40pferdige Napier-Wagen vertreten, Frankreich durch zwei 70pferdige Panhard-Levassor und einen 80pferdigen Mors, Amerika durch zwei Wintons und einen Peerless, Deutschland konnte nur die drei erwähnten ausgeliehenen Ersatzwagen ins Feld stellen. Die Aussichten auf den Sieg schienen geringer geworden zu sein, denn jene 90pferdigen Wagen waren gerade in Hinsicht auf die schwierige Strecke gebaut worden. Es war in gewissem Sinne eine Kühnheit, sich trotz des Mißgeschickes an dem Wettbewerb zu beteiligen. Den Dinsmore-Wagen besetzte man mit dem Belgier Camille Jenatzy. Das Bennett-Rennen endete mit einem klaren Sieg des Daimler-Wagens. Jenatzy erzählte nachher, daß seine Maximalgeschwindigkeit auf einzelnen Teilstrecken 135 km in der Stunde betrug. Während des ganzen Rennens hatte er nicht den geringsten Zwischenfall. Schon sein Start war weitaus der beste, da er sofort in ein schnelles Tempo hineinkam. Die Rennstrecke in Irland in der Grafschaft Queens und Kildare führte über insgesamt 592,720 km. Jenatzy brachte die Bahn in 6 Stunden 39 Minuten hinter sich, wobei er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 89,184 km in der Stunde erreichte.

Es war ein Triumph, der den Namen „Mercedes“ mit einem Schlage an die Spitze der Automobil-Industrie der gesamten Welt stellte, ein Triumph, der sich in Anbetracht der Schwierigkeiten, mit denen die Daimler-Motoren-Gesellschaft zu kämpfen gehabt hatte, nur mit dem überlegenen Siege der drei Mercedes-Wagen im Grand Prix 1914 vergleichen läßt. Für die Franzosen und Engländer bildete der Mercedes-Sieg eine besonders bittere Niederlage ihres Automobilwesens, denn sie hatten sich mindestens mit derselben Kraft auf das Rennen vorbereitet wie die Daimler-Werke, und nun waren sie von einem schwächeren Ersatzwagen geschlagen worden. Welche Aussichten hätte der 90-Pferder gehabt! Der Wagen war schon unter Werner im Rennen Paris—Bordeaux mit der noch nicht dagewesenen Schnelligkeit von 117 km in der Stunde gelaufen.

Weitere erste Preise brachten der Daimler-Motoren-Gesellschaft das Castlewellan-Bergrennen, das Frankfurter Meilenrennen, ferner das Rennen um den Kaiserpreis in Frankfurt, das Semmering-Bergrennen und das Berliner Meilenrennen. —

Dem Ausstellungswesen wurde von der Daimler-Motoren-Gesellschaft ständig größte Beachtung geschenkt und eine Reihe von größeren und kleineren



Ausstellungen beschickt, bei denen die besonderen Vorzüge der Daimlerschen Konstruktionen durch Verleihung von Medaillen und Ehrenpreisen ihre Anerkennung fanden, wie gleich im Anfang auf der Welt-Ausstellung von Chicago 1903.

Im Januar 1904 stellte Vanderbilt beim Automobil-Meeting auf Florida mit seinem 90pferdigen Mercedes eine neue Welt-Höchstleistung über eine Meile auf. Er gebrauchte dazu 39 Sekunden, was einer Schnelligkeit von 148,523 km in der Stunde entspricht.

Im fünften Gordon-Bennett-Rennen, das am 17. Juni 1904 auf der Rennstrecke im Taunus über eine Entfernung von 564 km zum Austrag kam, belegte Jenatzy auf 90pferdigem Mercedes den zweiten Platz, de Caters auf Mercedes den dritten. Auch in Frankfurt a. M., Ostende, in Amerika und im Semmering-Rennen holten sich die Mercedes wieder die ersten und zweiten Preise.

Besonders wertvoll war für den Automobilismus das Interesse seitens der Fürstlichkeiten. Einer der ersten Fürsten, die der mächtig aufstrebenden Automobil-Industrie ihre lebhafte Teilnahme zuwandten, war Seine Majestät der König von Württemberg, was in einem Besuch zum Ausdruck kam, den die Majestäten am 10. April 1905 den Werkstätten in Untertürkheim abstatteten. Auch Seine Majestät der Deutsche Kaiser hatte, nachdem er schon im Manöver 1899 in einem Daimler-Wagen gefahren war, die Förderung des Automobilismus begünstigt und die große Bedeutung des Automobils im Frieden wie im Kriege klar erkannt. Schon seit 1902 finden wir Mercedes-Wagen und Daimler-Lastwagen auch bei den Herbstmanövern in Verwendung, deren wertvolle Dienste volle Anerkennung gefunden haben. Die stattliche Anzahl von Mercedes-Automobilen für die verschiedensten Zwecke, die der Automobilpark des Kaiserlichen Marstalls heute enthält, legt Zeugnis dafür ab, daß es den Daimler-Werken nach langer zielbewußter Arbeit gelungen ist, ihren Ruf fest zu begründen.

Die für 1906 vorgesehenen Mercedes-Typen brachten verschiedene Neuerungen und Verbesserungen. Nachdem die Mercedes-Type einmal feststand, konnte es sich nur um vervollkommnete Konstruktionen einzelner Teile an Hand der gesammelten Erfahrungen handeln. Sie kamen zunächst versuchsweise beim 70pferdigen Mercedes zur Anwendung und sollten später, wenn sie sich bewährt hatten, auch bei den 40pferdigen und 28pferdigen angebracht werden.

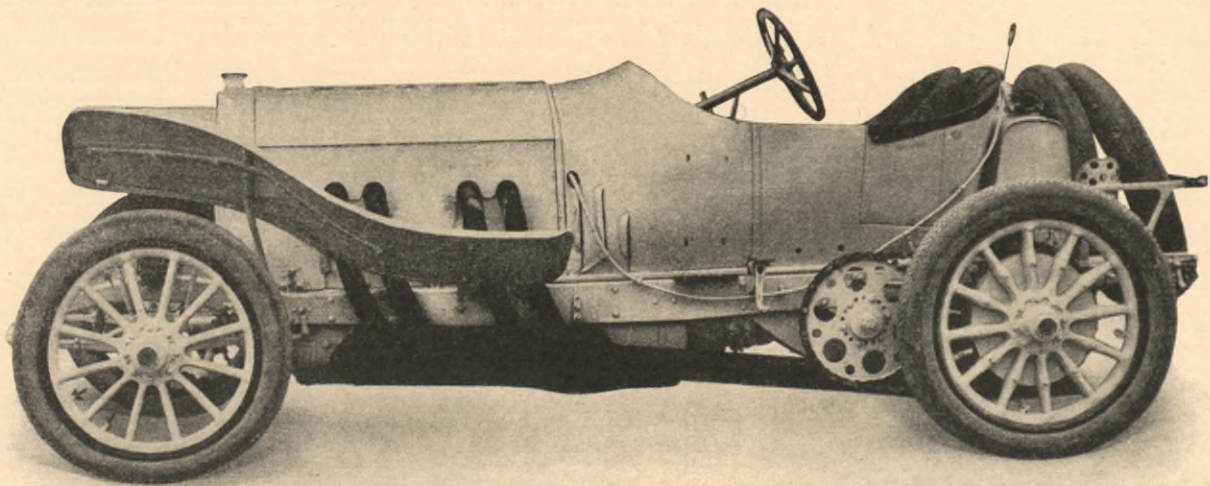
Von den Beteiligungen an den Rennen 1905 sei die erste Herkomer-Konkurrenz hervorgehoben, die bekanntlich nicht für Renn-Automobile, sondern für Tourenwagen bestimmt war und einen Maßstab für die Anforderungen geben sollte, die an möglichst praktische und zuverlässige Tourenwagen zu stellen waren. Die Gesamtstrecke von 937,1 km führte von München über Augsburg, Ulm, Tübingen, Baden-Baden, Stuttgart, Nürnberg wieder nach München. Die Strecke des Bergrennens auf dem Kesselberg, ebenso wie die Strecke im Forstenrieder Park für die Schnelligkeitsprüfung erlangten dadurch internationale Berühmtheit. Das Ergebnis dieser ersten Herkomer-Konkurrenz war: Ladenburg auf 40pferdigem „Mercedes“ Erster; Weingand auf 40pferdigem „Mercedes“ Zweiter und Poege auf 60pferdigem „Mercedes“ Dritter. Bei der Bergfahrt wurde Poege-Mercedes Erster, Tischbein-Mercedes Zweiter und

Werner-Mercedes Dritter. Weitere erste Preise wurden von Mercedes-Wagen im Bleichröder-Rennen, im Semmering-Bergrennen und im Gaillon-Bergrennen errungen.

Die fernere Entwicklung der Motoren war auf die Erhöhung der Kraft gerichtet und so entstand schon 1905 der 120pferdige Mercedes-Vierzylinder, der noch Abreißzündung hatte. Einen neuen Wendepunkt bedeutete die Konstruktion des 70pferdigen Sechszylinder-Mercedes-Motors, wozu die ersten Zeichnungen im Juni 1906 fertiggestellt waren. Im November 1906 kam der erste dieser Motoren mit Magnetzündung aus der Bremserei.

Von sportlichen Beteiligungen im Jahre 1906 seien erwähnt: die zweite Herkomer-Konkurrenz und das zum drittenmal gefahrene Vanderbilt-Rennen auf Long Island. Beim Semmering-Rennen war Braun auf 100pferdigem Wiener-Neustädter Mercedes Sieger.

Die Rennsaison 1907 wurde von Mercedes-Wagen in der dritten und letzten Herkomer-Konkurrenz bestritten; außerdem liefen Mercedes auf der



Der Mercedes-Rennwagen,
mit dem das Rennen bei Dieppe um den Grand Prix de France im Jahre 1908 gewonnen wurde.

neuen Brookland-Rennbahn im Eröffnungsrennen am 6. Juli und holten sich den ersten und dritten Preis, ferner am 20. Juli den ersten und zweiten. In der Ostender Woche 1907 gewann ein 120pferdiger Mercedes einen ersten und zweiten Preis und im Ardennen-Rennen den ersten und dritten. Auch im Semmering-Rennen erhielt der von Poege gesteuerte Mercedes-Tourenwagen den berühmten Wanderpreis und in der Klasse der Rennwagen Poege den ersten, Salzer den zweiten. An einer Lastwagen-Konkurrenz beteiligte sich im Oktober 1907 die Zweigniederlassung Marienfelde mit Auszeichnung.

Der Aufschwung deutscher Industrie und deutschen Handels brachte Geld ins Land, und das Geld rollte hurtig. Der Gewerbefleiß brachte Wohlhabenheit mit sich, und die Wohlhabenheit äußerte sich in einem gewissen Luxusbedürfnis. Das bekamen die Automobilfabriken gleichfalls zu spüren und mußten durch besonders vornehme Karosserien diesem Bedürfnis Rechnung

tragen. Wenn wir die Mercedes-Wagen der Jahre vorher mit denen der nächsten Folgejahre vergleichen, so sehen wir den greifbaren Ausdruck dieses Luxusbedürfnisses in den immer schöner werdenden Formen verkörpert. An Stelle der häßlichen Tonneaus mit dem hinteren Einstieg treten die Wagen mit seitlichem Einstieg und geschlossene Wagen. Die Fahrzeuge werden länger und tiefer, die Einstiege bekommen Türen, und Insassen wie Lenker werden mehr geschützt.

Die Type 1908 zeigt gegen das Vorjahr verschiedene grundsätzliche Änderungen und Verbesserungen. Im Vordergrund stehen die neue Bosch-Magnet-Zündkerze und die automatische Schmierung. Eine Verbesserung beruht auch in der Befestigungsweise des Getriebes, das beweglich aufgehängt ist, wodurch ein Abbrechen der Befestigungspratzen, wenn ein Hinterrad über ein bedeutendes Hindernis geht, und ein Verziehen des Getriebekastens verhindert wird. Der Kühl-Apparat ist wirksamergemacht worden, der Wegfall des Zündgestänges hatte eine Vereinfachung des Mercedes - Motors zur Folge. Weitere Verbesserungen wiesen der Vergaser, die Wasserpumpe, die Lenkung und die Bremsen auf. Im Versuchsstadium befand sich ein Cardan-Wagen. Ein 75pferdiger Mercedes - Sechszylinder - Wagenmodell 1908 mit Untertürkheimer Mercedes-Luxus - Landaulet - Karosserie - wurde Seiner Majestät Kaiser Wilhelm II. geliefert und ein 45 pferdiger Ihrer Majestät der Deutschen Kaiserin. Außerdem erhielt Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. noch einen 60pferdigen Mercedes-Typ „Taunus“ mit leichter Phaethon - Karosserie.



Christian Lautenschlager,
der Sieger im Grand Prix 1908 und 1914.

Von größter Bedeutung waren die sportlichen Erfolge des Jahres 1908, besonders der Sieg im Grand Prix des Automobil-Clubs de France, der am 7. Juli bei Dieppe vor sich ging. Lautenschlager auf 120pferdigem Mercedes wurde mit 111,276 Stundenkilometer Geschwindigkeit unter 23 Bewerbern Erster. Dieser deutsche Sieg in Anwesenheit von etwa 300 000 Zuschauern machte in der automobilistischen Welt gewaltigen Eindruck und war von bedeutenden kommerziellen Folgen für den Export aller deutscher Fabrikate, besonders nach England, Rußland und Amerika begleitet. Würdig reihte sich an diesen Sieg der Wettbewerb von Ostende, der am 13. Juli 1908 begann. Baron de Caters

gewann den T'Serclaes-Pokal auf Mercedes endgültig und erhielt außerdem den ersten Preis in Klasse VII. Einen weiteren Sieg errang Jochems auf Mercedes in Klasse VI im Kilometer-Rennen und im „Circuit du Littoral“. Auch der erste Preis im Rennen über zwei Kilometer und über zwei Meilen fiel an Jochems. Derselbe Fahrer gewann in dem Wettbewerb von Boulogne-sur-Mer die „Coupe du Pavillon Impérial“. In der ersten Prinz Heinrich-Fahrt wurde Poege auf Mercedes Zweiter, Jochems und Flinsch belegten mit ihren Mercedes-Wagen den neunten und zehnten Platz. Mit dem Siege Salzers im Semmering-Rennen auf 110/130pferdigem Mercedes schloß das für die Daimler-Motoren-Gesellschaft so überaus erfolgreiche Sportjahr 1908.

Aus den Ereignissen des Jahres 1909 ist die Annahme des Automobilhaftpflichtgesetzes am 26. und 27. März in zweiter und dritter Lesung im Reichstage zu erwähnen. Die Reichstags-Verhandlungen, die der Annahme eines Gesetzes, betreffend den Verkehr mit Kraftwagen, vorangingen, fanden keine große Beachtung, und doch konnten sich daraus Folgen von außerordentlicher Tragweite für die gesamte Automobil-Industrie und deren Hilfs-Industrien ergeben, wenn man berücksichtigt, daß sich im Verlauf der Jahre von 1902 bis 1906 die Zahl der im Jahr hergestellten Kraftwagen in den in Betracht kommenden sechs Staaten von 37000 auf 185000 ge-



Grand Prix 1908: Ehrenpreis, gegeben von der Stadt Dieppe.

steigert hatte und damals allein in Deutschland 34 Kraftfahrzeug-Fabriken mit einem Kapital von 43 Millionen bestanden, die 10000 Arbeiter beschäftigten und für 51 Millionen Mark Fahrzeuge herstellten, wozu noch die Hilfs-Industrie mit einem Produktionswert von 82 Millionen Mark hinzukam. An Kraftfahrzeugen waren in Deutschland am 1. Januar 1908 36000 Stück in Betrieb, davon etwa die Hälfte Motorräder. Die dadurch hervorgerufene Steigerung des Kraftwagenverkehrs zeitigte Schäden und Auswüchse,

die im Interesse der Verkehrssicherheit durch Gesetze beseitigt werden mußten, welche die Haftpflicht dem Besitzer und nicht dem Fahrer auferlegten, um die Geschädigten vor materiellen Nachteilen zu schützen.

Vom 23. April bis 13. Mai 1909 fand ein internationaler Wettbewerb zur Prüfung von Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr und für den Gütertransport statt. An diesem Wettbewerb beteiligte sich die Gesellschaft erfolgreich mit einem festgedeckten Personen-Omnibus der Marienfelder Fabrik für 14 Personen, einem Lieferungswagen für 750 kg Nutzlast, einem Lastwagen von 5000 kg Nutzlast für Schwerbenzin und zwei Lastzügen von 4000 und 2000 kg Nutzlast für Benzol.

Die zweite Prinz Heinrich-Fahrt 1909 hatte die außerordentliche Beteiligung von 108 startenden Wagen und brachte im Gesamtergebnis Willy Poege auf „Mercedes“ mit A. Vischer als Fahrer den zweiten Preis.

Die siebente Automobil-Woche von Ostende im Jahre 1909 überbot alle ihre Vorgängerinnen. In ihr starteten die großen Rennwagen „Mercedes“ außer Wettbewerb in den Rennen über 1 km mit stehendem und fliegendem Start.

Das Rennen St. Petersburg—Moskau um den Russischen Kaiserpreis wurde gleichfalls auf Mercedes gewonnen.

Das elfte Semmering-Rennen vom 19. September 1909, an dem sich 51 Wagen beteiligten, endete mit dem Siege des Rennwagens „Mercedes 1909“ mit Salzer als Fahrer, womit der zweite Semmering-Wanderpreis vom Stifter Theodor Dreher gewonnen wurde, der ihn aber mit sportlicher Geste an Willy Poege als Zweiten abgab. Das Semmering-Rennen gestaltete sich überhaupt



Grand Prix 1908: Der Sieger Lautenschlager auf Mercedes in der Kurve von Ancour.

zu einer Domäne der Marke Mercedes; der Wettbewerb wurde nicht weniger als neunmal hintereinander für diese Marke entschieden. Von 1901 bis 1909 waren Mercedes-Fahrer Sieger geblieben. —

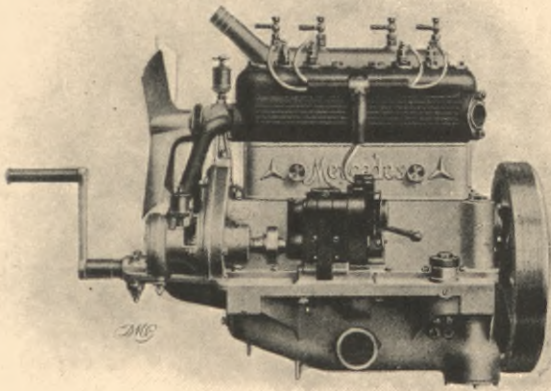
Bis ins Jahr 1910 hinein war Daimlers Prinzip unbestritten das herrschende. Nun trat aber ein ganz neues, die Automobil-Industrie revolutionierendes Prinzip neben das Daimlersche: der amerikanische Ingenieur Charles Y. Knight schuf seinen Rohrschieber-Motor. Es ist wohl noch in Erinnerung, zu welch lebhaften Auseinandersetzungen es kam, als der Knight-Motor auf dem Markt erschien. Die Meinungsverschiedenheiten äußerten sich mitunter in recht unduldsamer Weise. Es gab viel für und wider, aber bis heute ist die Frage, ob dem

Schieber oder dem Ventil der Vorzug gebühre, nicht klar entschieden worden. Das ist beim Stande der Dinge auch nicht gut möglich, denn beide Prinzipien haben sich vorzüglich bewährt. Das verblüffend schnelle Auftauchen des Knight-Motors, der in seiner Bauart schon nahezu vollendet war, hatte etwas Meteorhaftes an sich, verdunkelte aber den Mercedes-Stern nicht. Schon vor einem Jahre hatte die Gesellschaft die Option auf die Knight-Patente erworben und eingehende Versuche mit Schieberventilmotoren gemacht, nach deren günstigem Ausfall die Lizenz endgültig übernommen wurde. Im Jahre 1911 kam dann eine Serie von hundert Mercedes-Knight-Motoren auf den Markt. Diese Frage rief in der automobilistischen Presse und bei den Sachverständigen eine längere, lebhafte Polemik hervor, aus der nur hervorging, daß die beiden Systeme ihre Vorzüge und Nachteile haben, jedoch die Vorzüge zweier Wagen nicht nach ihren Ventilsystemen, sondern nach dem Wagengestell als Ganzes entschieden werden mußten. Wie auch Knight selbst Paul Daimler in einer Konferenz in Paris erklärte: es könne ihm nicht gleichgültig sein, in welches Fahrgestell sein Motor eingebaut sei, da die Vorzüge seines Systems nur in einem guten Fahrgestell zur Geltung kommen könnten.

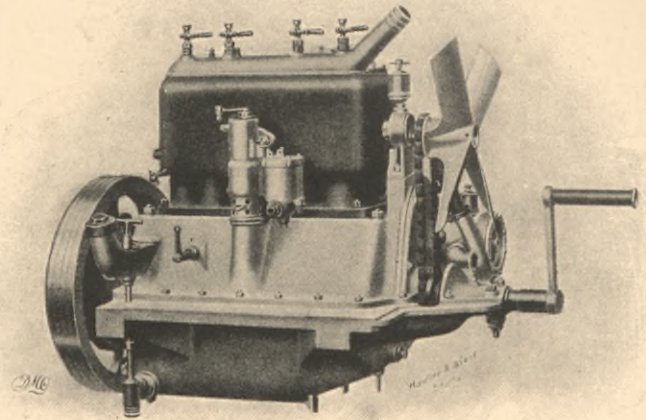
Die praktische Brauchbarkeit des Schiebermotors wurde von der englischen Daimler-Company, die 20 Millionen Mark darin investiert hatte, durch eine überaus scharfe Prüfung bewiesen. Ein 38pferdiger Vierzylinder-Motor von 124×130 mm und ein 22pferdiger Vierzylinder von 96×130 mm sollten 6 Tage und 5 Nächte, im ganzen 132 Stunden, ununterbrochen auf der Bremsbank laufen. Der 38pferdige mußte während der ganzen Dauer bei einer Kolbengeschwindigkeit von 300 m in der Minute (etwa 1165 Umdrehungen) eine um 30 Proz. höhere Pferdestärke, als er durch die Formel ergab, nämlich 50,8 Pferdestärken, entwickeln, der 22pferdige mußte während der Prüfungsdauer mit 1400 Umdrehungen in der Minute arbeiten und beständig nicht weniger als 50 Proz. über die sich aus der aufgestellten Formel ergebenden 22 Pferdestärken entwickeln; auch sollte der Versuch als mißlungen gelten, falls während der Betriebsdauer irgend eine Nachstellung oder Reparatur, abgesehen von der Zündung und Wasserkühlung, nötig wäre. Nach einwandfreier Ableistung der Prüfung sollten die Motoren in Tourenwagen eingebaut, einer Prüfung über 3200 km unterworfen und nach dieser Absolvierung auf die Bremsbank zurückgebracht werden, wobei das festgestellte Mindestmaß von Pferdestärke noch vorhanden sein mußte.

Das Ergebnis war, daß der 38pferdige Motor auf der Bremsbank während 132 Stunden im Durchschnitt 54,3 Pferdestärken und der 22pferdige 38,83 Pferdestärken leistete. Bei der Straßenprüfung legte der 38pferdige Wagen, der mit Belastung 1840 kg wog, 3456 km zurück und von dieser Strecke 1930 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68 km. Der 22pferdige Wagen im Gewichte von 1626 kg leistete in 45 Stunden 42 Minuten 3114 km, legte also im Durchschnitt 67,4 km in der Stunde zurück. Nach den seitherigen Prüfungen, die einer Fahrleistung von 11 270 km im Tempo von 80 km in der Stunde über eine durchgängige Steigung von 7 Proz. gleichkommen, auf die Bremsbank zurückgebracht, verlief auch diese fünfstündige Schlußprüfung

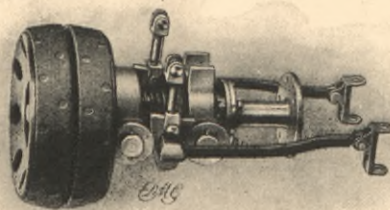




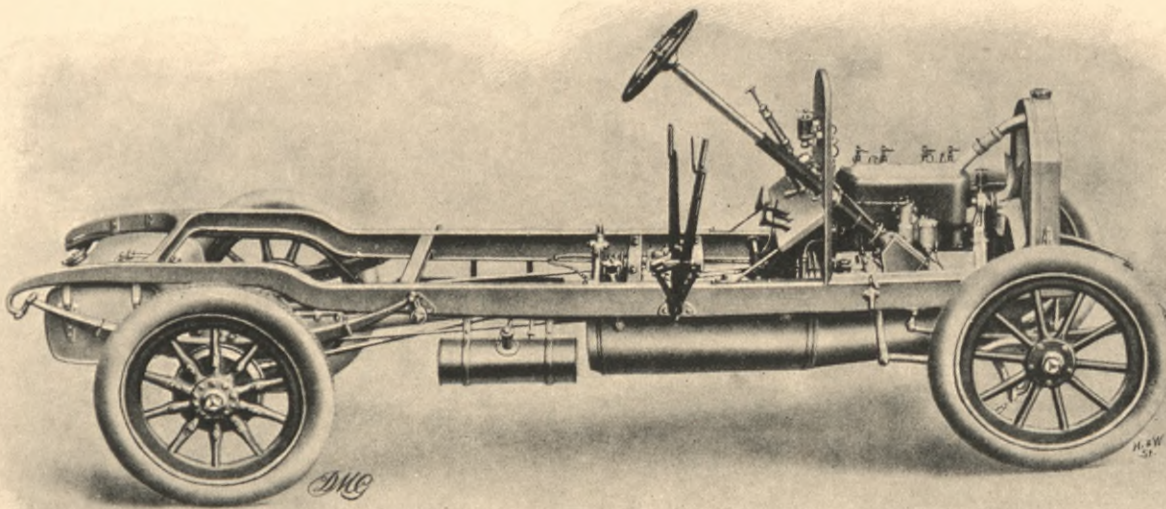
8/22pferdiger Mercedes-Blockmotor (Auspuffseite).



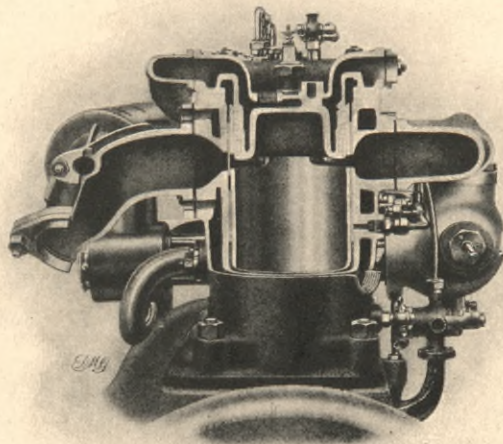
8/22pferdiger Mercedes-Blockmotor (Vergaserseite).



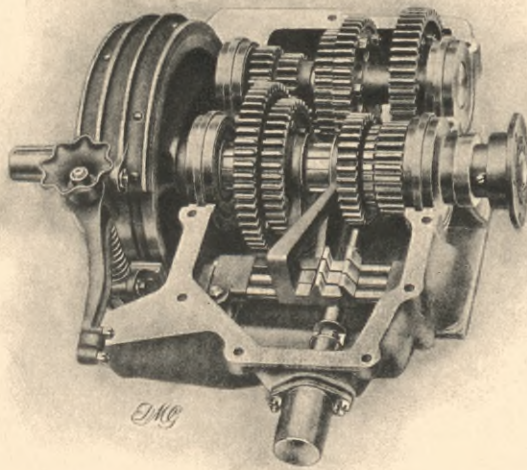
Mercedes-Doppelkonus-Kupplung.



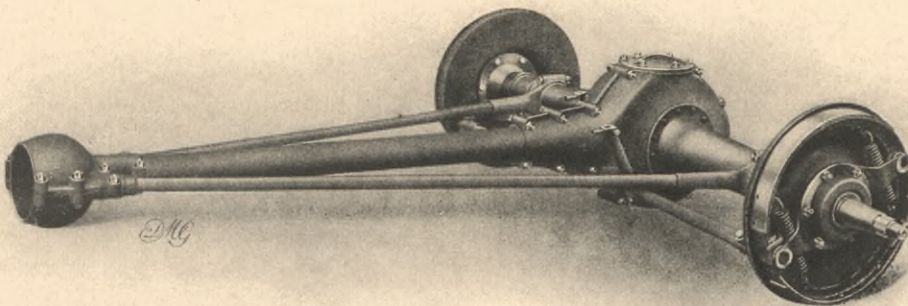
8/22pferdiges Mercedes-Cardan-Fahrgestell (Vergaserseite).



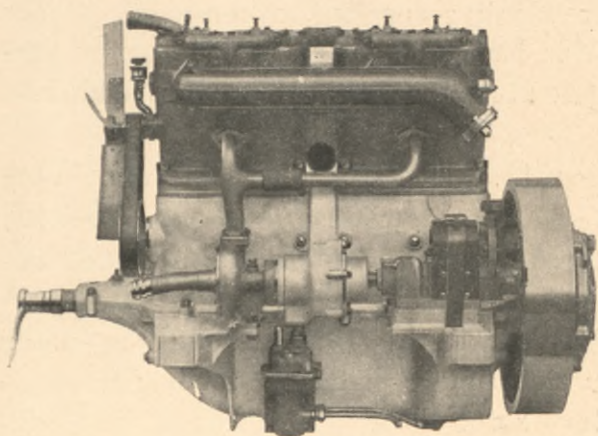
16/45pferdiger Mercedes-Knightmotor, Schnitt durch einen Zylinder.



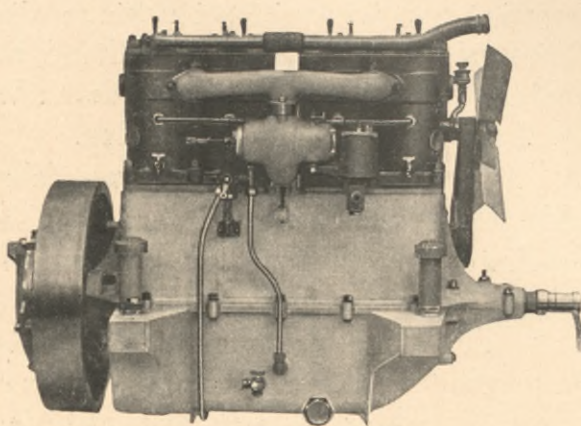
Mercedes-Cardan-Wechselräderwerk.



Mercedes-Cardanantrieb.



Mercedes-Knight-Motor (Auspuffseite).

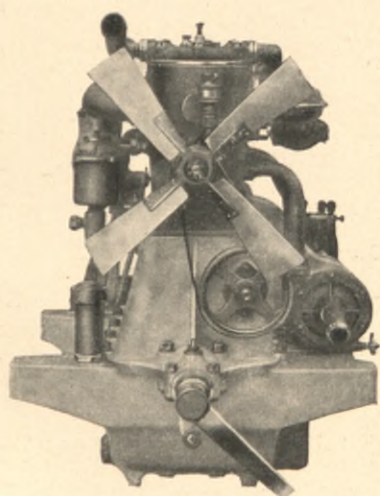


Mercedes-Knight-Motor (Vergaserseite).

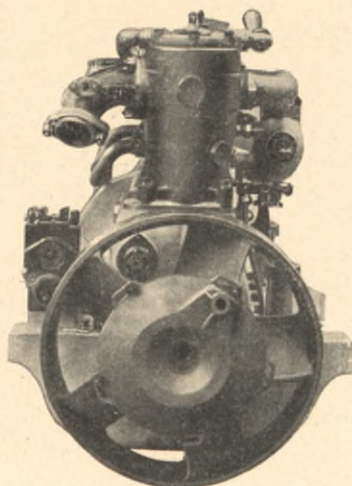
den Erwartungen gemäß. Anstatt der verlangten 50,8 Pferdestärken entwickelte der 38pferdige Motor durchschnittlich 57,25 Pferdestärken und der nicht unter 33 sinken sollende 22pferdige Motor im Durchschnitt 38,96 Pferdestärken, also nahezu 39 Pferdestärken. Die Motoren wurden dann auseinandergenommen und an keiner der Berührungsflächen merkliche Abnutzung vorgefunden; auch waren die Kolben und Zylinder ganz bemerkenswert rein und die Schlitze der Schieber zeigten weder Abnutzung noch Ausbrennung. Diese Versuche ergaben also die Tatsache, daß der beste Schiebermotor an Kraft den Kegelventilmotoren überlegen war, soweit der praktische Betrieb in Frage kam. Die Überlegenheit des Ventilmotors bestand nur bei Drehzahlen über 1600 Umdrehungen in der Minute, was einer Fahrgeschwindigkeit von 75 km oder darüber, je nach dem Übersetzungsverhältnis, gleichkommt. Ob die große Kraftleistung bei hohen Drehzahlen ebenso wichtig ist, wie bei den niedrigen Drehzahlen, darf füglich dem praktischen Automobilisten zur Entscheidung überlassen bleiben. Für den Besitzer bedeutet höhere Kraft des Motors den Verzicht auf andere wünschenswerte Eigenschaften des Motors und schlechte Regulierbarkeit bei niederen Drehzahlen. —

Aus den sportlichen Ereignissen des Jahres 1910, an denen sich Mercedes-Wagen beteiligten, seien folgende erwähnt:

Die am 8. Juni 1910 zum Austrag gekommene dritte Prinz Heinrich-Fahrt war, entsprechend der Wertungskurve, ein Wettbewerb der großen Wagen und zeitigte wiederum eine Anzahl ausgesprochener Renntypen, besonders auch in der Ka-



Mercedes-Knight-Motor (vordere Stirnseite).



Mercedes-Knight-Motor (Schwungradseite).



rosserieform, was nicht im Sinne dieser Konkurrenz lag, wenngleich dieser Karosserie-Wettbewerb befruchtend auf den Bau sogenannter normaler Sportwagen wirkte. Von 127 gemeldeten Wagen starteten 119, von denen während der Fahrt 32 Wagen ausschieden.

Die Kaiser Nikolaus-Tourenfahrt am 12. Juli 1910, die nach dem Vorbilde der Prinz Heinrich-Fahrt abgehalten wurde, gewann Poege auf Mercedes als Erster. Nach ihm kamen Fritsch-Mercedes und von Lüde-Mercedes auf den zweiten und dritten Platz.

Die achte Ostender Automobilwoche vom 14. bis 19. Juli 1910 ging unter Beteiligung von 15 deutschen Wagen vor sich und brachte in der Rennwagenklasse den Mercedes-Wagen mit Jenatzy als Fahrer fünf erste Preise ein. Weitere Siege wurden auf der Brookland-Rennbahn, der Glocknerfahrt, der Russischen Kaiserpreis-Tourenfahrt Moskau—Nishny-Nowgorod und dem 10. Werst-Jubiläums-Rennen errungen. Auf der Welt-Ausstellung in Brüssel erhielt die Daimler-Motoren-Gesellschaft den Grand Prix.

Das Jahr 1911 findet die Werke der Daimler-Motoren-Gesellschaft in vollster Tätigkeit. Nicht weniger als acht Typen sind in diesem Jahre gebaut worden, voran eine Neuheit, der 8/18pferdige Mercedes. Zahlreiche Verbesserungen und Neukonstruktionen am Getriebe, dem Differential, den Bremsen und der Konuskupplung sind von besonderem Interesse, ebenso wie der kleine Wagen selbst, da seither das Prinzip befolgt war, nur die größten und stärksten Wagen zu bauen. Diese acht Typen umfaßten Cardan- und Ketten-Chassis mit Ventil- und Schiebermotoren von 18 bis 90 Pferdestärken. Die wichtige Frage, ob Kette oder Cardan, ist bei den Mercedes-Typen 1911 in der Weise gelöst worden, daß der Cardan bei den Wagen bis zu 50 Pferdestärken angewendet wird und darüber der Kettenantrieb, entsprechend den bei der Prinz Heinrich-Fahrt gemachten Erfahrungen. Die Prinz Heinrich-Fahrten waren für die Entwicklung der deutschen Automobil-Industrie überhaupt von außerordentlichem Einfluß, da durch sie ein Tourenwagentyp geschaffen wurde, der vorbildlich für alle anderen Nationen geworden ist.

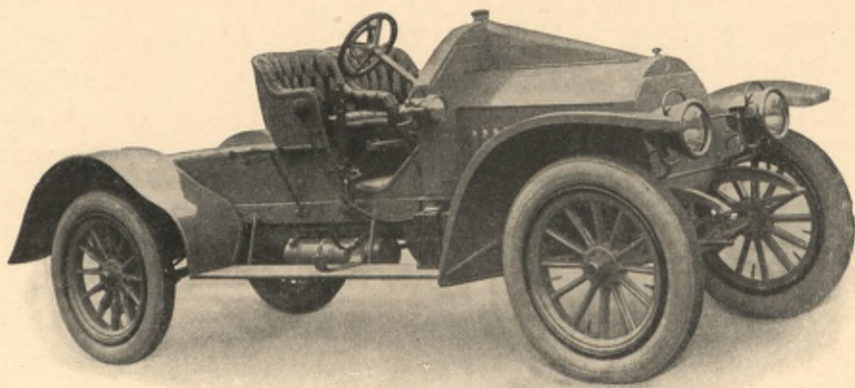
Der Anklang, den die Mercedes-Schiebermotoren gefunden haben, führte s. Zt. zur Konstruktion des 16/40pferdigen Mercedes-Knight-Modells, das eine Type für Tourenwagen darstellt. Von dieser Wagentype erhielten u. a. auch der Deutsche Kaiser, der Deutsche Kronprinz, Herzog Günther von Schleswig-Holstein und der Kronprinz von Griechenland Wagen mit Untertürkheimer Karosserie. Drei dieser normalen Knight-Tourenwagen vollendeten u. a. die Rennstrecke von 1160 km im belgischen Ardennen-Rennen mit nur einem durch Reifenschaden erhaltenen Strafpunkt in tadelloser Verfassung. Der automatische Anlaßvorrichtung wurde ebenfalls Beachtung geschenkt und es ist nur eine Frage der Kosten, die der allgemeinen Einführung entgegensteht.

Die Steigerung in der Fabrikation der Mercedes-Knight-Motoren betrug im Verhältnis zur gesamten Produktion in diesem Jahre 35 Proz., woraus hervorgeht, daß die Herstellung von Ventilmotoren noch vollständig aufrecht erhalten wurde.



Auf dem Gebiete des Automobilsports setzte der Mercedes-Wagen im Jahre 1911 seine Siegeslaufbahn fort, obwohl sich der eigentliche Rennsport mehr nach Amerika verzog, da sich in Europa vorübergehend Anzeichen einer Rennmüdigkeit bemerkbar machten. Die Rennwagen-Type 1910 siegte im Jahre 1911 auf der englischen Brooklandbahn. Im Oakland-Panama-Rennen in Amerika siegte ebenfalls ein Mercedes; im Vanderbilt-Rennen wurde Mercedes Zweiter und im Großen Preis von Amerika belegte Mercedes den dritten Platz. Die russische Kaiserpreisfahrt brachte den Mercedes-Wagen zwei erste Preise und die Welt-Ausstellung in Turin den Großen Preis.

Für den Dienst in den deutschen Kolonien wurde im Jahre 1912 ein Fahrzeug geliefert. Dieser 55pferdige Cardanwagen hat die Eigentümlichkeit, daß außer dem vor dem Motor angebrachten Kühler ein weiterer Kühler, der rahmenförmig ausgebildet ist, die Spritzwand umgibt. Durch diese Anordnung ist die Möglichkeit geboten, eine größere Menge Kühlwassers mitzuführen, wodurch das Fahrzeug in der Lage ist, auch Gegenden zu passieren, in denen



55pferdiger Cardanwagen für die Kolonien mit doppeltem Kühler.

selten Gelegenheit vorhanden ist, Kühlwasser aufzunehmen. Die Verwendung von Holzteilen ist bei dem Wagen vermieden worden, weil diese in den Kolonien wegen Termitenzerstörungen und Schwund frühzeitig ersetzt werden müssen.

Neben den Luxuswagen wurden noch einige Typen von Nutzwagen gebaut, die sämtlich mit Pneumatikreifen versehen wurden, um einen rationellen Betrieb zu erzielen. Von den übrigen Typen sei noch der 22/40 pferdige Kettenwagen erwähnt, der als Kolonialwagen Verwendung fand und der 37/90 pferdige Wagen, der, als Tourenwagen ausgestattet, bis zu 125 km pro Stunde leistet. Mit diesem Wagen errang de Palma 1913 den Vanderbilt-Pokal. Im ganzen waren es im Jahre 1913 zehn Mercedes-Typen, die in der Untertürkheimer Fabrik gebaut wurden, davon waren 5 Cardanwagen, 1 Mercedes-Knight-Cardan-Wagen und 4 Mercedes-Kettenwagen.

Das Jahr 1913, das der Daimler-Motoren-Gesellschaft viele Erfolge, besonders im Flugsport brachte, hatte keine sehr reichhaltig besetzte Automobil-Sportsaison. Von den automobilistischen Veranstaltungen war eigentlich nur die Fernfahrt Moskau—Paris bemerkenswert, in der alle drei Mercedes-Wagen

ohne Strafpunkte ans Ziel kamen. Ferner ist das 100 km Handikap auf der Brooklandrennbahn bei London erwähnenswert, das ein Mercedes unter 16 Mitbewerbern gewann.

Was den Stand der Automobiltechnik anbelangt, so blieb auch 1914 immer noch die Frage, ob Schiebermotor oder Ventilmotor, im Vordergrund, obgleich allmählich die Vorzüge des Schiebermotors mehr und mehr Anerkennung fanden. Diese Vorzüge äußerten sich auch bei den Ventilmotoren, deren jetzt erzielte Geräuschlosigkeit und gesteigerter Nutzeffekt eine Folge der Konstruktion der Schiebermotoren ist. Daß der Schiebermotor auf dem Gebiete der Luftschiffmotoren noch nicht zur Anwendung gekommen ist, hat seinen Grund darin, daß bei den Ventilmotoren eine bedeutende Gewichtserleichterung herbeigeführt werden konnte.

Von den Verbesserungen ist der automatische Bremsausgleich von Bedeutung, der einesteils die Bremswirkung erhöht und andererseits ein ungleich starkes Bremsen der Hinterräder und das dadurch hervorgerufene Schleudern des Wagens ausschließt. Die Erfahrungen, die durch den Bau von Flugzeugmotoren

wagens heran, dessen Motor 95 Pferdestärken leistete und dessen Gesamtgewicht wenig über 1000 kg betrug, wodurch eine wesentliche Ersparnis im Betrieb erzielt wurde. Unzweifelhaft haben hier die Flug- und Luftschiffmotoren der Daimler-Motoren-Gesellschaft auch auf die Gestaltung der Mercedes-Automobilmotoren einen erzieherischen Einfluß ausgeübt.

Der dreigezackte Mercedes-Stern erreichte am 4. Juli 1914, am Tage des Grand Prix bei Lyon, den Zenith. Ein Erfolg sondergleichen, ein Sieg, wie ihn die Geschichte des gesamten Automobilismus bisher nicht gekannt, war das überragende Ereignis des Sportjahres: Der Grand Prix, an dem zwölf französische und neunundzwanzig Konkurrenten anderer Nationen teilnahmen, „das Rennen der Rennen“, in dem alle bisherigen Grand Prix-Sieger fuhren, wurde von „Mercedes“ dreifach gewonnen, die drei ersten Plätze gehörten Deutschland.

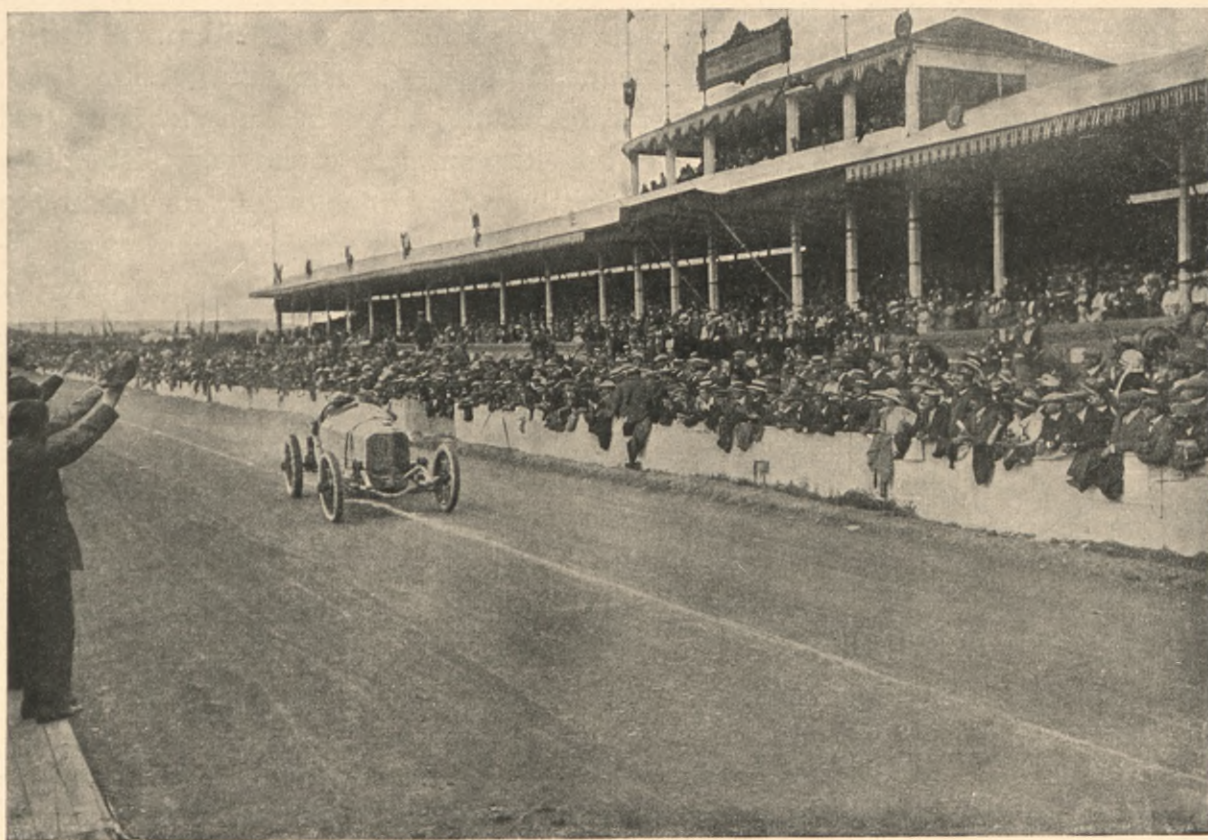
Es war ein prachtvoller Sieg — aber kein leichter. Die einzelnen Fabriken hatten ihre ganze Kraft darauf verwendet, hatten Rennwagen gebaut,



Grand Prix 1914: Ehrenpreis, gegeben von der Stadt Lyon.

gewonnen wurden, sind gleichfalls nicht ohne Einfluß auf die Wagenmotoren-Konstruktion geblieben in Rücksicht auf die enorme Inanspruchnahme des Materials der Flugmotoren, die fast ununterbrochen mit der maximalen Drehzahl laufen müssen. So ging die Daimler-Motoren-Gesellschaft an die Konstruktion eines Sport-

auf die das Sprüchlein vom „letzten Wort der Technik“ in vollem Umfange zutraf. Die besten Fahrer waren aufgenommen worden. Die Rennstrecke kennzeichnete sich durch starke Steigungen und Gefälle und durch viele scharfe Kurven (M. Sautin, der Generalkommissar des Grand Prix, hatte sie „die Strecke der hundert Kurven“ genannt; andere sprachen von einem Rutschbahn-Charakter des Rennweges). Der Höhenunterschied zwischen dem tiefsten (160 Meter) und dem höchsten Punkte (370 Meter) betrug 210 Meter. Das letzte Drittel der Strecke enthielt eine Gerade von $17\frac{1}{2}$ Kilometer Länge. Im ganzen waren zwanzig Runden, zusammen 752 Kilometer 620 Meter zurück-



Grand Prix 1914: Der Sieger Christian Lautenschlager auf Mercedes am Ziel.

zulegen. Für den Zylinderinhalt der Rennwagen galt 4,5 Liter als obere Grenze, das Leergewicht des Wagens war mit 1100 kg festgesetzt.

Für die Fabriken, die sich mit Mannschaften an dem Rennen beteiligten, hing vom Erfolg sehr viel ab. Und auch für die Leitung der Mercedes-Werke ergab sich in Anbetracht der hohen Bedeutung des Grand Prix die Notwendigkeit, neben den technischen auch den organisatorischen Fragen das Augenmerk zuzuwenden. Die Untertürkheimer Fabrik hat nämlich keine Spezialfabrik für Rennwagen und war daher genötigt, die Fahrzeuge während des normalen Betriebes zu bauen. Die daraus erwachsenden Schwierigkeiten und Kosten vermag der Nichtfachmann kaum zu übersehen. Aber so groß sie auch waren, sie kamen im Vergleich zu dem Preis, um den es ging, nicht in Betracht. Die Möglichkeit, fünf konkurrenzreife Rennwagen bauen zu können, ohne die

sonstige Fabrikation empfindlich zu stören, war gegeben. Das war das positive Resultat einer glatten Rechnung. Und die Arbeit begann.

Die Rennwagen hatten sämtlich Vierzylinder-Motoren mit 93 mm Bohrung und 165 mm Hub, vier Ventile für jeden Zylinder, Kühlwasserpumpe, Bienenkorbkühler, Mercedes-Vergaser, Druckschmierung, vier Geschwindigkeiten, Cardan und Bosch-Magnetzündung, sowie Rudgeräder mit glatten Reifen. Das Leergewicht betrug 900 kg, die beste Motorleistung war bei 2800 Umdrehungen.

In Anbetracht des auf $4\frac{1}{2}$ Liter beschränkten Zylinderinhaltes der Motoren waren besonders hochtourige Maschinen konstruiert worden, die einen ganz neuen Typ darstellten. Beim Ausprobieren der Wagen auf den württembergischen Straßen ergab sich schon eine Schnelligkeit von 165 km, die beim offiziellen Training auf der geraden Rennstrecke im Gefälle auf 194 km stieg, womit die Aussichten auf Erfolg greifbare Gestalt bekamen. Die richtige Wahl des zweiten und dritten Ganges für die kurvenreiche Bahn vervollständigte die Vorbereitungen für den Erfolg, der nicht nur der Organisation, den tüchtigen unerschrockenen Fahrern, der konstruktiven Durchbildung des Gesamtmechanismus und aller Einzelteile, der peinlichen Arbeit der Ingenieure und der glänzenden Werkmannsarbeit der Arbeiter, sondern auch dem hervorragenden und ausdauernden Zubehörmaterial der mit der Gesellschaft Hand in Hand arbeitenden Industrien zu verdanken ist und damit einen Sieg der gesamten deutschen Industrie darstellt.

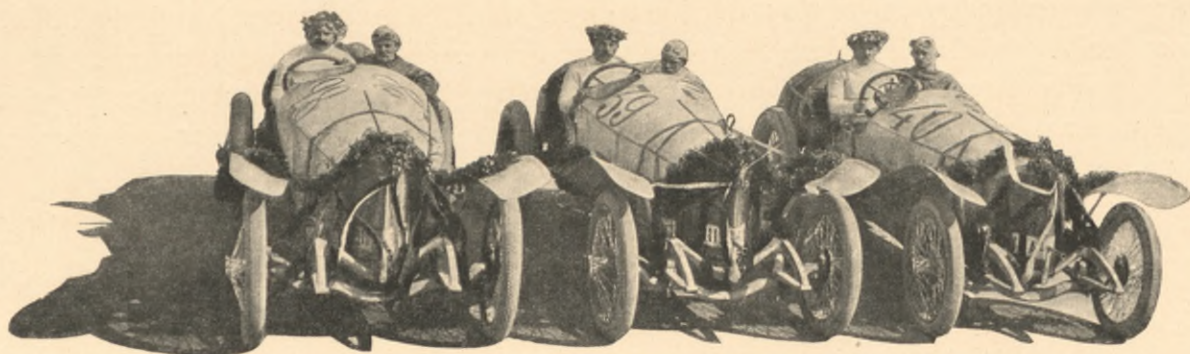
Der Grand Prix 1914! Wie ein heißer Tag voll erschöpfender Kämpfe, voll herrlicher Siege liegt er hinter uns. Eine unübersehbare Menschenmenge war nach Lyon gekommen, um Zeuge dieses beispiellosen Treffens zu sein. Die ganze Nacht über, die dem Rennen vorausging, trafen Extrazüge ein, die Tausende über Tausende ausspion. Karawanen von Autos hasteten der Stadt zu. Die Gasthöfe waren bis in die letzte Mansarde vermietet. Viele Fremde, die keine Unterkunft gefunden hatten, erwarteten den Morgen in den Kaffeehäusern. Den Gesprächsstoff bildete das Rennen und die Aussichten der einzelnen Bewerber. Dabei galten der Marke Mercedes nur wenige Stimmen. Die meisten hatten wohl Peugeot und Delage oder, wie es der Konstrukteur Delage ausdrückte: „Ich habe 48 Proz. Gewinnchancen, Peugeot auch 48, für Mercedes bleiben die restlichen vier.“

Am Morgen stellten sich dem Starter 41 Fahrer: Das Beste vom Besten! Die Daimler-Motoren-Gesellschaft hatte ihre Wagen mit dem Grand Prix-Sieger von 1908, Lautenschlager, dann mit Wagner, Salzer, Sailer und Pilette bemannt. Unter den übrigen fanden sich alle anderen Grand Prix-Sieger und was die automobilistische Welt sonst an Helden des Lenkrades hatte. Der Sieg war in der Tat schwer gemacht. Ein Kampf der Titanen hob an.

Die Mercedes-Leute fuhren nach einem wohldurchdachten Plan. Ingenieur Sailer hatte die nicht sehr dankbare, aber um so wichtigere Rolle übernommen, die Konkurrenz zu Tode zu hetzen. Und so legte er gleich ein Tempo vor, dem das Feld kaum zu folgen vermochte. Er fuhr die schnellste aller Runden (20 Minuten 06 Sekunden). Die anderen mußten, ob sie wollten oder nicht,

mittun, auch auf die Gefahr hin, ausgepumpt zu werden. Das augenblicklich einsetzende Prestissimo, das Sailer anschlug, kam wohl für Fahrer und Zuschauer überraschend, und es ist begreiflich, daß sich die Spannung von Runde zu Runde steigerte, als Sailer immer mehr Vorsprung gewann. Indessen befolgten Lautenschlager und die übrigen Mercedes-Fahrer eine andere Taktik. Sie fuhren schnell, aber sie vermieden es, alles daran zu setzen. Dennoch sind nach der dritten Runde Mercedes-Fahrer unter der ersten sieben. Lautenschlager hat sich um zwei Plätze vorgeschoben, Sailer ist noch immer mit 1 Minute 12 Sekunden im Vorsprung. Am Ende der vierten Runde vergrößert er ihn auf 2 Minuten 28 Sekunden, Lautenschlager hat sich auf den vierten Platz hinaufgearbeitet.

Nach der fünften Runde geht ein Aufatmen durch die Menge, denn Sailer ist schachmatt. Der Benzinbehälter ist gebrochen und damit scheidet der gefürchtete Scharfmacher aus. Aber das Tempo bleibt dasselbe, denn



Grand Prix 1914: Die drei siegreichen Mercedes-Wagen, welche die drei ersten Plätze belegten.

man hat erkannt, daß Mercedes mehr Gewinnchancen beansprucht als vier Prozent. Man beginnt zu ahnen, wie gefährlich die deutsche Marke ist, Sailer hatte eine allzu deutliche Probe vorgelegt. Vorläufig aber ist Frankreich noch nicht verloren. Nach der zehnten Runde ist die Hälfte der Strecke, der 376. Kilometer erledigt — und Boillot führt. Wie lange noch? In der dreizehnten Runde ist Boillot noch immer an der Spitze, aber mit atembeklemmender Eile ist ihm Lautenschlager näher gekommen und nun folgt er dicht hinter ihm — und hinter Lautenschlager Wagner

Ein Fieber hatte sich aller bemächtigt. Das Rennen tobte weiter. Mehr als die Hälfte aller Fahrer war schon ausgeschieden, teils infolge von Defekten, teils, weil sie aussichtslos weit ins Hintertreffen geraten waren. Nach Beendigung der fünfzehnten Runde ist der Franzose immer noch Erster. Hinter ihm drein jagen Lautenschlager, Wagner, Goux und Salzer. Das Tempo scheint sich noch zu steigern. Die Erregung wirkt wie eine erdrosselnde Hand. Die Mercedes rücken immer bedrohlicher vor. In der achtzehnten Runde führt

schon Lautenschlager und in der vorletzten Runde hat er seinen Abstand vor Boillot auf 1 Minute 07 Sekunden vergrößert. In der zwanzigsten und letzten Runde wird Boillet von seinem Schicksal erreicht: in der Nähe von Givors muß er aufgeben und das Feld den anderen überlassen, den Deutschen, den Feinden. Im Sturm jagen sie durchs Ziel, mit nervenmarternder Schnelligkeit — Lautenschlager, Wagner, Salzer, drei Deutsche, drei Mercedes, und tragen die Farben Deutschlands zum Siege.

Lautenschlager hatte das über 752 Kilometer führende Rennen in 7 Stunden 8 Minuten 18 Sekunden gefahren und damit eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 105,55 km erreicht gegen 111,5 km im Grand Prix 1908. Der Erfolg dreier Wagen der Marke „Mercedes“ bewies aber auch, daß es sich dabei um keinen Zufallssieg, sondern um einen auf der Qualität der Wagen und Fahrer beruhenden Sieg handelte, der gleichzeitig Zeugnis ablegte von dem gewaltigen Fortschritt im Automobilbau. Die Beanspruchung der Mercedes-Motoren erhellt am besten aus der Tatsache, daß diese zeitweise mit nicht weniger als 3600 Umdrehungen der Kurbelwelle in der Minute, d. h. mit einer Kolbengeschwindigkeit von 19,68 m in der Sekunde liefen. In jeder Sekunde erfolgten demnach im Motor 30 Zündungen und 30 mal in der Sekunde spielte sich der Viertaktkreislauf im Motor während mehr als sieben Stunden ab.

Wie dieser Sieg in Württemberg und im Reiche gewürdigt wurde, geht aus den zahlreichen Telegrammen hervor, die der Daimler-Motoren-Gesellschaft zugenugen. Seine Majestät der Kaiser ließ telegraphieren:

„Seine Majestät der Kaiser, hocherfreut von dem großen Erfolg der Mercedes-Wagen und ihrer Führer, lassen ihre besten Glückwünsche übermitteln.“

Von Friedrichshafen wurde telegraphiert:

„Seine Majestät der König hat sich über den in Frankreich erzielten Erfolg aufrichtig gefreut und läßt hiermit seine herzlichsten Glückwünsche aussprechen.“

Beim Empfang der heimkehrenden Sieger hatten sich mehr als 20 000 Menschen in den Straßen aufgestellt. Vor dem Hauptportal der Daimler-Werke war eine Tribüne errichtet, von der Direktor Berge Worte des herzlichsten Willkommens an die Preisträger richtete und weiter ausführte:

„Ihr zoget aus zu einem heißen Kampf, ausgerüstet mit bewährten Waffen und habt damit einen großen Sieg errungen und neue Lorbeeren für die Daimler-Motoren-Gesellschaft heimgebracht.“

Hierauf gab Direktor Paul Daimler der Freude Ausdruck, die Rennfahrer alle gesund und wohl wiederzusehen und würdigte die Bedeutung des glänzenden Sieges mit nachstehenden Worten:

„Mit welcher Spannung wir den Verlauf des Rennens von hier aus verfolgt haben, können Sie sich wohl denken. Galt es doch, bei allen Erfolgen der Wagen, nicht zu vergessen der Gefahren für das Leben und die Gesund-





Der Empfang der Sieger des Grand Prix 1914 in den Daimlerwerken.

heit der Fahrer bei diesem waghalsigen Rennen und der so gefährlichen Strecke. Der Wagen hat es wohl mit Herrn Sailer sehr gut gemeint. Herr Sailer hat in fünf Runden gezeigt, welch einen brillanten Fahrer wir in ihm gefunden haben. Wer weiß, wie sich die Sache gewendet hätte, wenn er die Rennfahrt in dieser Weise noch weiter gesteigert hätte! Welchen Einfluß Herr Sailer durch die großartigen Runden auf den guten Ausgang des Rennens ausgeübt hat, ist nicht zu unterschätzen. Hat er doch dadurch die Gegner aus ihrer Reserve herausgelockt und zur Verausgabe ihrer Kraft gezwungen. Unser Meister Lautenschlager war ja der selbstverständliche Sieger, und ich beglückwünsche ihn zu seiner Entschlossenheit, mit der er, wie schon im Jahre 1908, so auch jetzt wieder, den ersten Platz errungen hat. Unser Meister Salzer hat sich mit ganz hervorragender Gleichmäßigkeit und Ausdauer, trotzdem ihm von außen her eine Reihe von Aufhaltungen zuteil geworden ist, auf den Platz hinaufgearbeitet, auf den wir nach den zutage getretenen Hindernissen nicht mehr zu hoffen gewagt haben. Ich spreche an dieser Stelle den Fahrern, den Begleitern und allen verborgenen Mitarbeitern, die zum Gelingen unseres beispiellosen Erfolges beigetragen haben, unseren und meinen herzlichsten Dank aus. Die Fahrer, die Begleiter und alle treuen Mitarbeiter leben Hoch! Hoch! Hoch!"

Brausend stimmte die Menge in diesen Ruf ein, dann wurde den siegreichen Rennfahrern noch eine besondere Ehrung zuteil. Der jüngste Träger des Namens Daimler, der fünfjährige Sohn Paul Daimlers, drückte den Siegern vom Grand-Prix-Rennen einen goldenen Lorbeerkranz aufs Haupt.

Ein zur Feier des Sieges von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in der Rollschuhbahn in Stuttgart veranstalteter Abend vereinigte das gesamte Beamten- und Arbeiterpersonal. Unter den Ehrengästen befanden sich u. a. Präsident von Stieler, Oberbürgermeister Lautenschlager-Stuttgart, Stadtdirektor Oberregierungsrat von Nickel, Vertreter des Württembergischen Automobil-Clubs. Direktor Berge begrüßte zunächst die Gäste und alsdann führte Direktor Paul Daimler u. a. folgendes aus:

„Es hat die Ansicht Boden gefaßt, die Entstehung und Entwicklung des Automobils sei von Frankreich ausgegangen. Wohl ein Teil dieser Entwicklung, jedoch keineswegs dessen Entstehung. Diese letztere ist urdeutschen und ganz besonders schwäbischen Ursprungs. Mitten im Herzen des Schwabenlandes, hier in Cannstatt, stand die Wiege des Automobils. Von da wurde es nach Frankreich, nach Paris verpflanzt, um erst wieder von dort, mit dem Stempel des Auslandes geschmückt, als lebensfähig zu uns zurückzukehren.

Am frühen Morgen des ersten historischen Automobilrennens in Frankreich, des von der Pariser Zeitung „Le Petit Journal“ 1894 ins Leben gerufenen Rennens Paris—Rouen, befinden wir uns, mein Vater und ich, in der Nähe der Porte Maillot bei Paris in Erwartung dessen, was kommen soll. Es bereiten sich die Wagen zur Rennfahrt nach Rouen und zurück vor. Eine riesige Menschenmenge strömt herbei, um das einzigartige Schauspiel zu sehen. Die Rennwagen, in Form und Art und Größe grundverschieden, schwere Dampf- wagen mit Anhängern und Riesenkräften, konkurrieren mit leichtesten Dampf- dreirädern, und wiederum diese mit Benzinwagen. Ich nenne an dieser Stelle Namen, wie: A. Bollée, Serpollet, de Dion und dann Panhard-Levassor, Léon Bollée und andere. Die ersteren machten beim Durchfahren der Ortschaften die Häuser erzittern, die anderen, zierlich und klein, nehmen sich aus gegen diese wie Zwerge. Doch all diese verschiedenen Fahrzeuge fahren um den- selben Zweck: als Erste in Rouen und als Erste von dort wieder zurück in Paris an der Porte Maillot einzutreffen. Wir selbst begleiteten im Wagen das Rennen. Es war ein eigenartiges Schauspiel, diese so grundverschiedenen Wagentypen sich in Geschwindigkeit messen zu sehen: die Heizer der schweren Dampf- wagen schweißtriefend, von Ruß überzogen, schwer arbeitend mit Auf- schütten von Brennmaterial, die Fahrer der kleinen Dampf- dreiräder, dauernd den Druck und Wasserstand im kleinen, kunstvoll gefügten Röhrenkessel be- obachtend und die Ölfeuerung regulierend, und im Gegensatz dazu die Fahrer der Benzin- und Petrolwagen ruhig auf dem Lenkersitz, hie und da einen Hebel betätigend, wie rein nur zum Vergnügen fahrend — ein ganz eigen- artiger Vergleich und mir zeitlebens unvergeßlich!

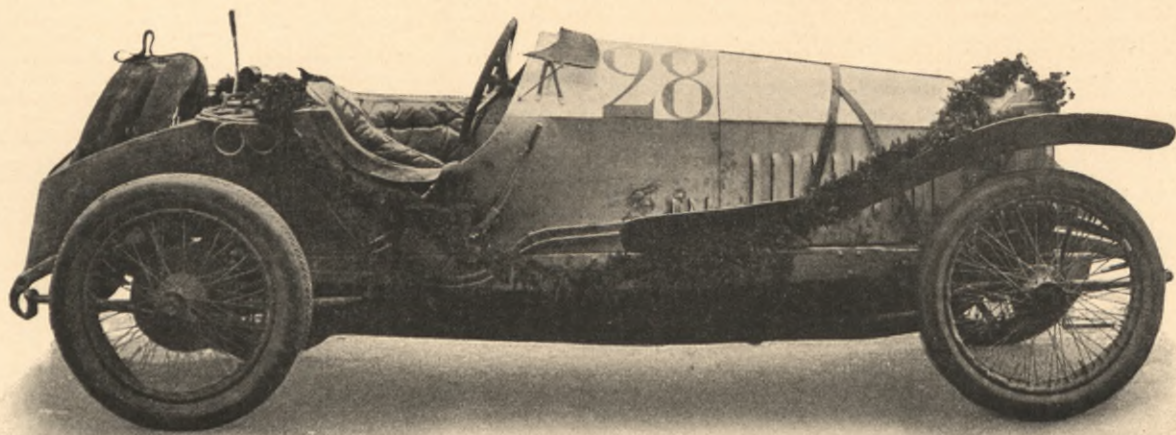
Hier fühle ich mich verpflichtet, ganz besonders eines Namens zu ge- denken: Emil Levassor, ein Pionier der Weiterentwicklung der Gedanken meines verstorbenen Vaters in Frankreich, dessen großes Verdienst es war, mit scharfem Blick und tiefem Verständnis dasjenige aus den ersten Muster- wagen, die Levassor in Cannstatt bei meinem Vater gesehen und in mehr- jähriger Zusammenarbeit mit ihm studiert hatte, zusammenzufassen und daraus einen für diese Zeit sehr brauchbaren und allgemeinen Anklang findenden Motorwagen zu schaffen, der als erster fabrikationsmäßig in Serien hergestellt werden konnte. Dieser Wagen hatte schon alle die charakteristischen Merk- male unserer heutigen Wagen und eben diesen Wagen hat Emil Levassor gerade in diesem ersten historischen Rennen zum glänzenden Siege geführt und



damit den Ruf der Daimler-Panhard-Wagen in Frankreich begründet. Das waren noch Wagen mit sogenannten Schrägzyklindermotoren in der bekannten V-Form.

Es folgte auf dieses Rennen in den nächsten Jahren das Rennen Paris—Bordeaux, in dem wiederum Emil Levassor seinen Wagen mit gewaltigem Vorsprung zum Ziele führte. Schon das erstgenannte Rennen hat den außerordentlichen Aufschwung der Firma Panhard & Levassor begründet und noch mehr das Rennen Paris—Marseille, wo Levassor zwei Tage und eine Nacht am Steuer aushalten mußte, und infolge Übermüdung bei Avignon einen schweren Unfall erlitt, dem er im Laufe desselben Jahres erlegen ist. Ein Ersatzmann hat auch diesen Wagen trotz des Unfalls noch zum glänzenden Siege gesteuert.

Ein weiteres historisches Ereignis führe ich hier an. Es war im Bois de Vincennes nahe Ivry. Wir, d. h. der Werkführer der Firma Panhard & Levassor und ich, probierten zusammen den ersten Vierzylinder-Daimler-Panhard-Wagen, versehen mit Michelin-Pneumatik, damals noch eine Neuheit. Wir stoppten ab,



Der siegreiche Mercedes-Rennwagen Nr. 28, der von Lautenschlager zum Siege gesteuert wurde.

und siehe da: 43 km pro Stunde ist die riesige Geschwindigkeit, die uns fast den Atem versetzt. Wir holen in Ivry, dem Sitz der Fabrik Panhard & Levassor, meinen Vater ab und fahren zusammen durch das Bois de Vincennes auf die Höhen von Champsigny im 45 km Tempo, also etwa Personenzugsgeschwindigkeit! Für die damalige Zeit ein ganz eigenartiges erhebendes Gefühl, das sich kaum beschreiben läßt. Es war mit Anwendung des Vierzylinder-Motors, sowie der Pneumatiks ein riesiger Schritt nach vorwärts getan worden.

Hieran anschließend folgten dann ziemlich rasch nacheinander die bekannten Schnelligkeitsrennen, die ich hier nicht alle aufzählen will, und heute sind wir von diesen ca. 45 km pro Stunde schon auf ca. 180 km, auf der Landstraße gefahren, angelangt. Das ist etwa doppelte Schnellzugsgeschwindigkeit, und man darf wohl sagen, fast mit derselben Sicherheit für die Fahrer, indem sich gegen damals die Form der Wagen ganz bedeutend geändert und mehr und mehr den höheren Geschwindigkeiten angepaßt hat. Was heute für den Wagen 100 bis 150 km, waren für die damalige Bauart schon 40 bis 50 km pro Stunde, d. h., der Lenker mußte zu dieser Zeit mindestens dieselbe Aufmerksamkeit aufwenden, um auf der Straße zu bleiben, wie heute bei den viel höheren Geschwindigkeiten. Hier liegt auch ein ungefährer Maßstab für

die Vervollkommung der Wagen von damals bis heute, durch welche uns die vor kurzem erzielten Leistungen ermöglicht wurden.“

Der Redner gedachte dann der Verdienste der tüchtigen Arbeiter, in deren geschickte Hand das Leben der Fahrer gelegt ist; es sei nicht zum mindesten auch das Verdienst der Arbeiter, daß die Fahrer mit dem Gefühl hohen Vertrauens in die Sicherheit der Wagen diesen sich überlassen können. Auch für die Beamten und Leiter der Fabrik gereiche es zur hohen Beruhigung, daß sie sich auf die genaue und gewissenhafte Arbeit der Arbeiter verlassen können, und dieser Tatsache seien nicht nur die vielen Erfolge in der Vergangenheit zu verdanken, sie gestatte der Firma auch, hoffnungsvoll in die Zukunft zu blicken. Das Hoch des Redners galt den Rennfahrern.

Hierauf ergriff der Oberbürgermeister Lautenschlager das Wort und überbrachte der Daimler-Motoren-Gesellschaft, ihren Leitern, Beamten und Arbeitern die Grüße und Glückwünsche der Einwohnerschaft von Groß-Stuttgart zu dem großen Erfolge, der von ihr in Frankreich erstritten worden ist. Sein Hoch auf die Daimler-Motoren-Gesellschaft und alle, die dort tätig sind, fand dort freudigen Wiederhall.

Präsident von Stieler betonte, daß nicht nur die Mitarbeiter der Daimler-Werke, sondern jeder Stuttgarter, jeder Württemberger und auch jeder Deutsche sich über den Sieg freue. Das Wohl des württembergischen Staates sei aufs engste verknüpft mit dem Wohl der Industrie des Landes und so sei ein solcher Tag auch für die württembergische Regierung ein Freudenfest. — Im Namen des Königlich Württembergischen Automobil-Clubs brachte Direktor Dr. Mattes ein Hoch auf die drei Sieger aus. Als dann diese hervortraten, wollten die Hochrufe der Arbeiterschaft kein Ende nehmen. Eine Reihe von kinematographischen Vorführungen aus den Werkstätten der Fabrik beendete die wohlgelungene Feier.

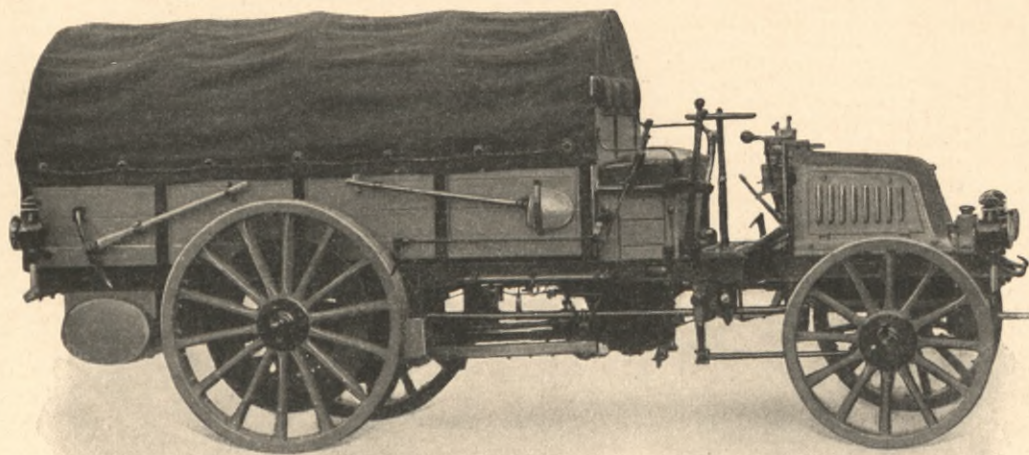
Außer diesem gewaltigen Siege, der den Höhepunkt automobilistischen Könnens bedeutete, sei aus der Rennbeteiligung von Mercedes-Wagen im Jahre 1914 noch zunächst das große amerikanische klassische Rennen erwähnt. Ralph de Palma gewann mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 123,249 km auf 37/95pferdigem Mercedes-Rennwagen den Vanderbilt-Pokal. Ferner wurden erste Preise errungen in der Wintertourenfahrt im Gouvernement Kasan, in der Sternfahrt für Kraftfahrzeuge des Gaues VIII B des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, im Werstrennen des Petersburger Automobil-Clubs, in der Karpathenfahrt, der Ostender Automobil-Woche und dem Rennen um den Pokal des Chicagoer Automobil-Clubs. Im Rennen zu Brighton-Beach holte de Palma noch im September 1914 vier erste Preise und im Oktober auf der Automobil-Rennbahn zu Trenton (New York) drei erste Preise.

Die Geschichte des europäischen Automobilsports bricht in der Mitte des Jahres 1914 jäh ab. Ein furchtbarer Sturm fegte über unseren alten Erdteil, ein Sturm, der düstere, blitzschwängere Wolken auf seinem Rücken einherschleppte. Europa begann an allen Ecken zu brennen: Deutschland und Österreich-Ungarn wurden von sieben Staaten angegriffen, zu denen sich vor



einem halben Jahre ein achter gesellte. So war der Sport zu Ende, aber die Industrie, der Bau von Automobilen gewann neuen Antrieb. Der Krieg brauchte Kraftwagen, soviel nur zu bauen waren. Die Weltindustrie wurde von der Flucht der Ereignisse mitgerissen. Die Essen qualmten Tag und Nacht, die Dampfhämmer dröhnten, die Maschinen rasten weiter ohne Pause und ihre Arbeit wurde bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschleunigt. Auch die Daimler-Motoren-Gesellschaft vervielfachte ihre normale Leistungsfähigkeit. Eine schwere Arbeit, die in Tagen getan sein mußte. Der komplizierte Mechanismus des Werkes war der gänzlich neuen Lage anzupassen, und es gelang in kürzester Zeit.

Soviel was den Sport dieser Jahre betrifft. Aber nicht nur in diesem stand die Marke „Mercedes“ in erster Reihe, auch in einer anderen Verwendung,



14pferdiger Daimler-Armeelastwagen für Spiritusbetrieb aus dem Jahre 1901.

die gerade heute von ganz besonderer Bedeutung ist, tritt der Mercedes-Stern in Erscheinung. Wir meinen das Kraftfahrwesen im Heere. Schon im Jahre 1902 hatte man die Anfänge gemacht. Die ersten Versuche mit Motorfahrzeugen reichen sogar schon in das Jahr 1892 zurück und wurden bei der Eisenbahn-Brigade vorgenommen, aber erst 1898 stellten die Behörden Bedingungen für den Bau militärischer Kraftwagen. 1899 erfolgte bei der Versuchs-Abteilung der Verkehrstruppen die Errichtung eines Selbstfahrer-Kommandos.

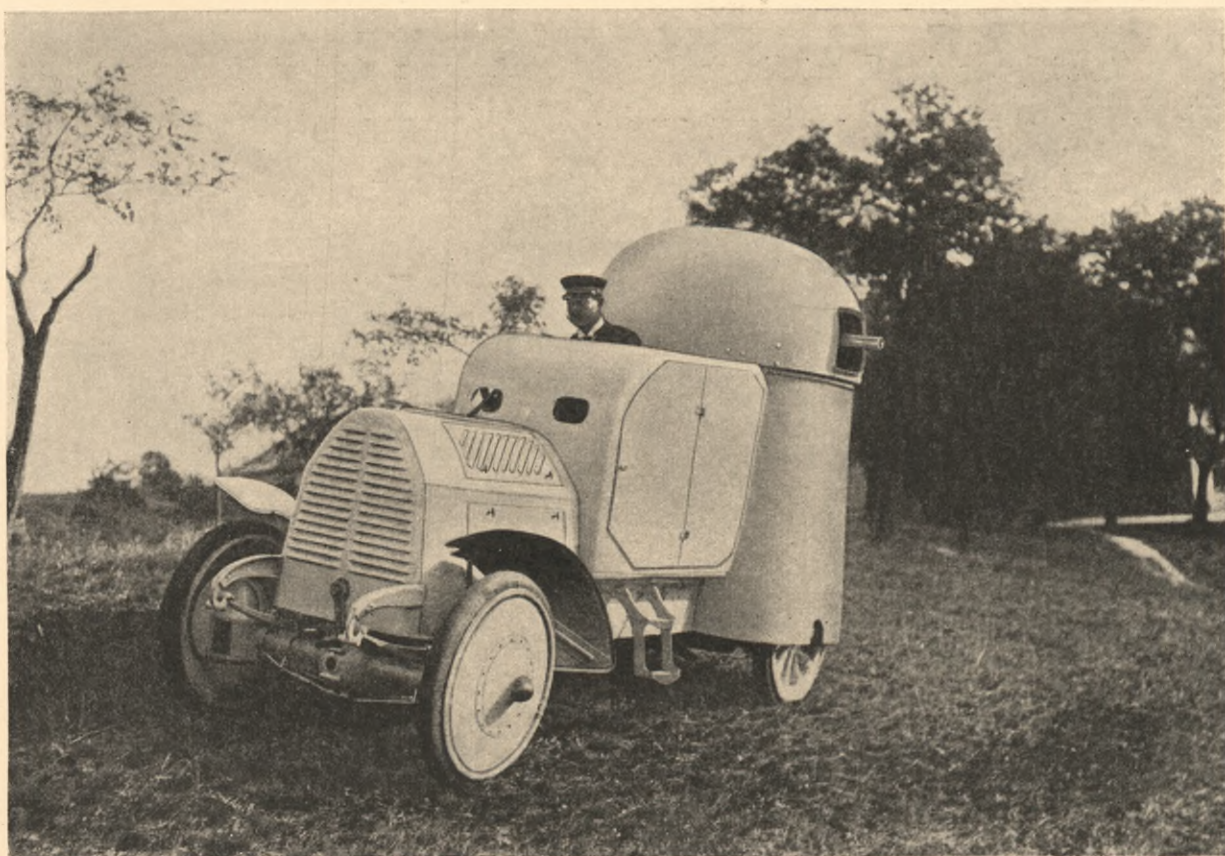
Es ist fast selbstverständlich, daß die Daimler-Motoren-Gesellschaft von Anfang an sich auch mit den Bedürfnissen der Heeresverwaltungen befaßt hat, um so mehr, als ja kaum auf einem zweiten Gebiet dem Motorfahrzeug eine so wichtige Rolle zuteil geworden ist, als gerade im Heerwesen.

Anfänglich waren es in der Hauptsache Personenwagen, die für die Bedürfnisse des Offiziers angepaßt und entsprechend ausgerüstet wurden, dann aber nahm insbesondere der Lastwagenbau für militärische Zwecke einen großen Umfang ein, und heute gibt es wohl kein militärisches Kontingent, das sich nicht des Motorwagens oder des Verbrennungs-Motors bediente.



Für Manöverzwecke und im Krieg für den Verkehr der Kommandostellen untereinander dient der Mercedes-Wagen ohne besondere Abänderungen; dagegen hat der Lastwagen die mannigfachsten Ausführungsarten erhalten, entsprechend den bestimmten militärischen Zwecken, denen er zu dienen hat. Um mit kriegsbrauchbaren Motorlastwagen eine möglichst große Schleppleistung zu erzielen, mußten geeignete Sonderbauarten konstruiert werden.

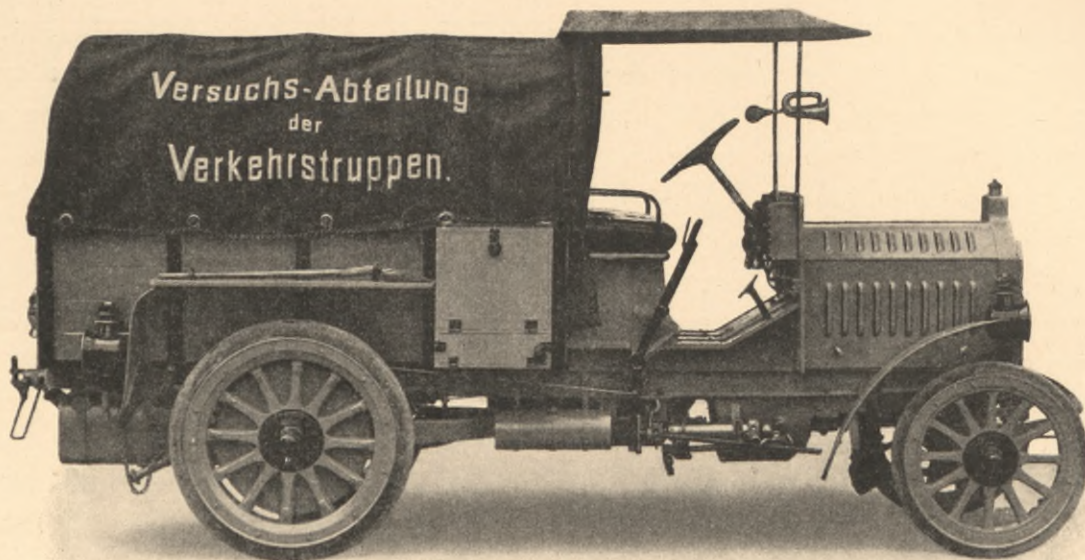
So hat schon im Jahre 1903 der technische Direktor der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Herr Paul Daimler, die Grundlagen für die Konstruktion eines Kriegsfahrzeuges mit Vierräderantrieb gegeben.



Daimler-Panzerwagen mit Vierräderantrieb und 30pferdigem Motor.

Dann wurde in Wiener Neustadt bereits im Jahre 1904/05 ein derartiges Fahrzeug unter Paul Daimlers Leitung und nach seinen Konstruktionen gebaut, das mit einem Schnellfeuergeschütz ausgerüstet und mit einem Panzer versehen war. Dieses Fahrzeug erhielt einen 30 pferdigen Motor und war mit dem heute bekannten typischen Daimler-Vierräderantrieb versehen.

Wie die Versuche ergeben haben, kann dieses Fahrzeug bedeutende Steigungen auch in weglosem Gelände überwinden, und es ist befähigt, sich auch auf wechselndem Terrain schnell vorwärts zu bewegen. Zur Bewältigung von Weghindernissen, die derart ungünstig beschaffen sind, daß die Adhäsion des Fahrzeuges zu dessen Fortbewegung nicht mehr ausreicht, ist eine Windevorrichtung eingebaut, mittels welcher in einem solchen Fall der Wagen über



25pferdiger Militärlastwagen mit Vollgummibereifung aus dem Jahre 1907.

die schwer befahrbare Stelle befördert wird. Nebenstehend eine Abbildung dieses Fahrzeuges.

Mit der Entstehung des Mercedes-Typ war die Frage der Militärfrachtwagen in ein neues Stadium getreten, das zur Aufstellung neuer Lieferungsbedingungen führte. Der erste Daimler-Lastwagen, dessen Motoren den Betrieb mit einem Gemisch von Spiritus und Benzol gestatten sollten, wurde im Jahre 1905 bestellt.

Bei den Lastkraftwagen ging man inzwischen zu immer stärkeren Motoren über, und an der im Jahre 1907 von der preußischen Heeresverwaltung veranstalteten Transportübung auf der Strecke Berlin—Glatz—Berlin waren zwei Daimler-Wagen mit Vierräderantrieb und 70 pferdigen Motoren als einzige dieser Art und ein besonders leichter 25 pferdiger Daimler-Lastwagen beteiligt. Der letztgenannte hatte Vollgummireifen und war ein schnellaufender Last-



23pferdiger Armeelastwagen aus dem Jahre 1905/06 für Deutsch-Südwestafrika mit Kettenantrieb, Tragkraft 2 1/2 Tonnen und 1 Anhängewagen von 2 Tonnen.

wagen, während die anderen Wagen mit Eisenbereifung versehen waren. In dem Bericht über den Verlauf der Prüfungsfahrt in Fachzeitschriften wurde wiederholt hervorgehoben, daß besonders die Wagen mit Vierräderantrieb sich gut bewährt haben, jede Steigung anstandslos nahmen und auch bei ungleichmäßigen ungünstigen Wegverhältnissen kaum unter Gleiten und Rutschen der Räder zu leiden hatten.

An der erwähnten Transportübung Berlin—Glatz—Berlin nahmen außer den schon genannten Fahrzeugen noch sechs Daimler-Lastwagen mit Zweiräderantrieb (je zwei Anhänger), ein Daimler-Lastwagen Modell 1905 als fahrbare Werkstatt, sowie sechs Mercedes-Personenkraftwagen teil. Dieser große Versuch, an dem sich noch zehn andere Firmen beteiligt hatten, entschied die Frage, welche Type sich für militärische Zwecke eigne, dahin, daß hierfür nur der durch Explosionsmotoren getriebene Lastwagen mit einem Anhänger, also der sogenannte Armeelastzug, in Betracht komme.

Das Jahr 1907 zeitigte dann auch Maßnahmen von einschneidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des militärischen Kraftfahrwesens durch die Schaffung der Kraftfahr-Abteilung und die Einleitung der Subventionierung von Betrieben mit kriegsbrauchbaren Motorlastwagen.

Einen weiteren Wagen, ähnlich der 45pferdigen Wagentype der preußischen Heeresverwaltung, erhielt im Jahre 1908 das Königl. Bayerische Eisenbahn-Bataillon von der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Dieser Wagen hatte ebenfalls einen 45pferdigen Motor und war befähigt, etwa 2500 kg Last mitzuführen und außerdem zwei Anhängewagen mit je etwa 2000 kg Belastung zu ziehen.

Auf Grund der mit den Vierräderantrieb-Wagen gemachten Erfahrungen hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1907 in der Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde einen Personen- und Transportwagen mit Vierräderantrieb zum Dienst in den Kolonien gebaut. Auch dieser Wagen hat auf einer Probefahrt vom 1800 km Weglänge alle auf der Strecke befindlichen Hindernisse überwunden und den gestellten Anforderungen vollauf entsprochen, und ein weiteres in der Zweigniederlassung Marienfelde im Jahre 1909 für die Kolonien gebautes schweres Lastfahrzeug dieser Art kann eine Nutzlast von 10 bis 15 Tonnen mitführen.

Im Herbst 1908 fand der erste in großem Maßstabe angelegte praktische Versuch zur Heranschaffung der Heeresbedürfnisse bei den Kaisermanövern im Elsaß und bei den Manövern des XVIII. Armeekorps statt. Dieser Versuch bedeutete einen vollen Erfolg und den strikten Beweis der Möglichkeit, auch in schwierigem Gelände mit den Armeelastzügen sicher zu operieren. Dadurch war die Grundlage zur künftigen Nutzbarmachung der Kraftfahrzeuge für die verschiedensten Zwecke der Heeresverwaltung in ausgedehntestem Maße geschaffen.

Der Daimler-Motoren-Gesellschaft wurde durch nachstehendes Schreiben des Königlichen Kriegsministeriums eine besondere Anerkennung zuteil:

„Mit der großen Übungsfahrt der militärischen Lastkraftwagen im Herbst 1907, der vom Reich bewilligten Subvention dieser Wagen, sowie mit ihrer praktischen Verwendung in dem vorjährigen Kaisermanöver und dem Manöver des XVIII. Armeekorps haben die langjährigen Versuche, welche

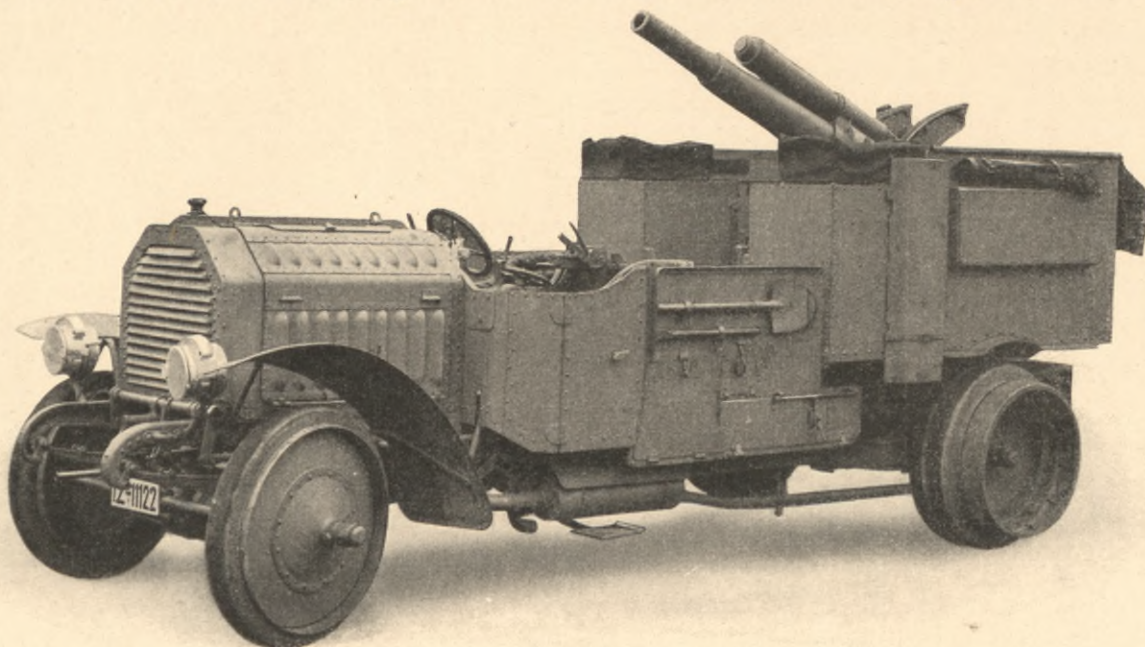


die Heeresverwaltung behufs Ausbildung eines für militärische Zwecke brauchbaren Lastkraftwagens anstellte, ein erfolgreiches Ende gefunden.

Der hochverdiente Begründer Ihrer Firma, Herr Daimler, hat bei diesen Bestrebungen mit seltener Ausdauer und Schaffensfreudigkeit in selbstloser Weise seine reichen Erfahrungen und großen Kenntnisse in den Dienst der Armee gestellt. Leider ist es ihm nicht vergönnt gewesen, das Ziel dieser Bestrebungen zu erleben. Ihr früherer Direktor, Herr Maybach in Cannstatt, hat das begonnene Werk fortgesetzt und in derselben verdienstvollen Weise seine grundlegenden Ideen auf dem Gebiete des Motorenbaues und der mechanischen Kraftübertragung für die Durchbildung des mechanischen Lastenzuges der Heeresverwaltung nutzbar gemacht. Ich möchte nicht unterlassen, die Anerkennung dieser Verdienste, sowie der hilfreichen Unterstützung der vaterländischen Fachindustrie, insbesondere der Firma Daimler, hiermit zum Ausdruck zu bringen. Zugleich freue ich mich, mitteilen zu können, daß Seine Majestät der Kaiser und König Allergnädigst geruht haben, Herrn Direktor Maybach den Roten Adler-Orden 4. Klasse zu verleihen."

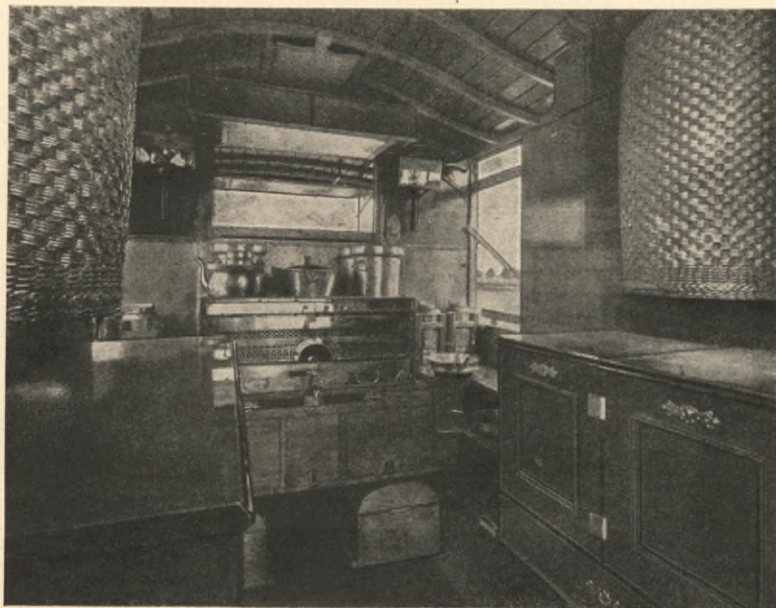
Der Kgl. Preußische Kriegsminister
(gez.) v. Einem.

Da zum schnellen Befördern von Geschützen und Munition Lastfahrzeuge besonders geeignet sind, die den Anforderungen größter Beweglichkeit auch in schwierigem Gelände Genüge leisten können und der Vierräderantriebswagen diese Eigenschaft in ausreichendem Maße besitzt, lag es nahe, die mit solchen Fahrzeugen erzielten Erfolge, welche in der Öffentlichkeit von sich reden machten, auch auf militärischem Gebiet nachzuprüfen und zum schnellen Befördern von Geschützen u. dgl. Versuche mit solchen Lastfahrzeugen zu machen.



Daimler-Vierräderantriebswagen mit 70pferdigem Motor, Panzerung
und Luftschiff-Abwehrgeschütz von Krupp.

So hat bereits im Jahre 1909 die Firma Krupp eine Ballonabwehrkanone auf dem Daimler-Vierräderantriebswagen aufgebaut, welcher eine Stundengeschwindigkeit von etwa 60 km erreicht und sich auch außerhalb gebahnter Wege in lebhaftem Tempo bewegen und hohe Steigungen leicht überwinden kann. Durch die Abbildung ist dieser mit 70-pferdigem Motor ausgerüstete Wagen mit Panzerung und aufmontiertem Luft-

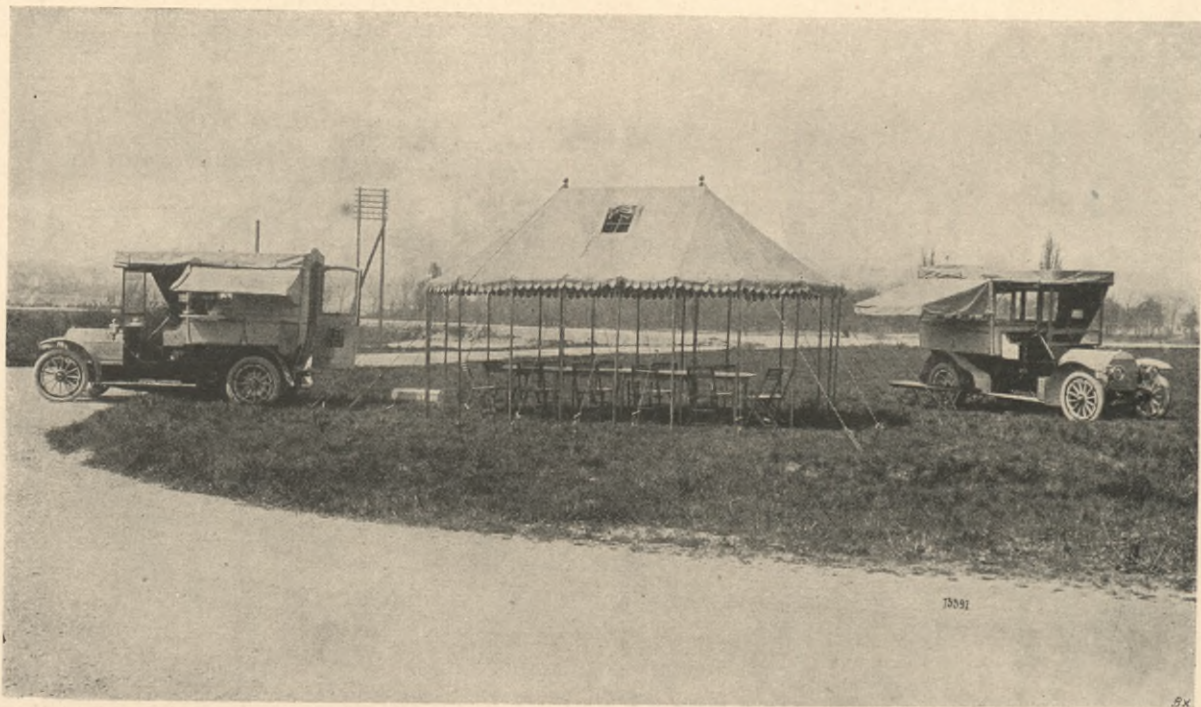


Inneres des Küchenwagens S. M. des Kaisers.

schiff-
Abwehrge-
schütz dar-
gestellt.

Die Firma Krupp hat infolge der erzielten günstigen Resultate seither jedes Jahr weitere solche Wagen von der Daimler-Motoren-Gesellschaft bezogen.

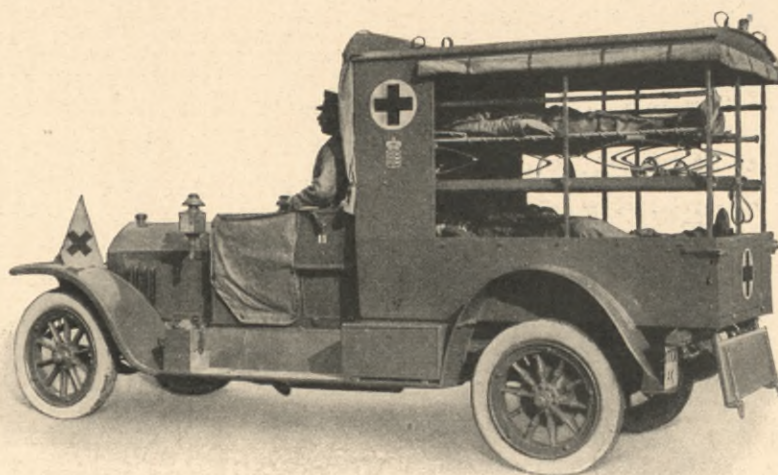
Die großen Erfolge mit dem 16/40 Mercedes-Knight-Wagen hatten 1912 dazu geführt, noch zwei weitere ventillose Typen herauszubringen, die 10/30-pferdige bis etwa 70 km Schnelligkeit und die 25/65-pferdige bis etwa 100 km,



Der Mercedes-Küchenwagenzug des Deutschen Kaisers, bestehend aus dem eigentlichen Küchenwagen, in dessen hohlen Wänden und auf dessen Dach die Teile des Speisezelts und die Stühle untergebracht werden, und dem Begleitwagen für die Dienerschaft, dessen Inneres zum Feldbett für den Kaiser umgewandelt werden kann.

die jeder Durchschnittsfahrer damit erzielen kann. Die kleinere war als Stadtwagen gedacht sowie auch für Krankentransportzwecke, wozu sich der Knight-Motor vermöge seiner geräuschlosen Arbeit besonders eignet, wogegen die große Type den schnellen Tourenwagen darstellte. Eine größere Anzahl Mercedes-Krankenwagen wurde damals für die bulgarische Armee nach dem Kriegsschauplatz geliefert. Eine von der bulgarischen Gesandtschaft in Berlin im Auftrage

des bulgarischen Kriegsministeriums entsandte Kommission, bestehend aus dem bulgarischen Militärattaché Generalstabsmajor Gentschew



Mercedes-Krankentransportwagen für das Rote Kreuz.

und dem bulgarischen Legationsattaché Dr. Anastassoff, nahm die Wagen ab. Sie entstammten der damals von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Unter-

türkheim angefertigten Eintonnen-Nutzwagentype, besaßen einen 25pferdigen Vierzylinder-Benzinmotor, hatten vier Geschwindigkeiten sowie einen Rückwärtsgang. Die maximale Geschwindigkeit betrug ca. 35 km in der Stunde. Im jetzigen Kriege sind sowohl von der württembergischen, als auch der preußischen und bayerischen Armeeverwaltung mehrere hundert Mercedes-Krankenwagen in Dienst gestellt worden. Die Wagen haben einen 32pferdigen Motor und Cardanantrieb.



Mercedes-Zugwagen mit Vierräderantrieb und eingebauter Kabelwinde, geliefert für die spanische Heeresverwaltung.

Da die Vorzüge des Automobils für militärische Zwecke im allgemeinen erkannt wurden, lag es nicht fern, auch die Feldküche von Fürstlichkeiten durch entsprechend eingerichtete Motorwagen zu ersetzen. So hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft einen Küchenwagenzug für den deutschen Kaiser geliefert, der aus einem eigentlichen Küchenwagen, der eine vollständige Kücheneinrichtung, sowie ein Zelt mit Tisch und Stühlen mit sich führt, und einem omnibusartigen Wagen zur Beförderung der Bedienungsmannschaft besteht. Auch andere Fürstlichkeiten erhielten Wagenzüge dieser Art.

Weiterhin hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1913 einen Zugwagen mit Vierräderantrieb und eingebauter Kabelwinde an die spanische Heeresverwaltung abgeliefert, der eine Tragfähigkeit von etwa 4 Tonnen Last hat und auf zwei oder drei Anhängewagen verteilt, etwa 5 Tonnen Last mitführen kann. Unsere Abbildung zeigt diesen Wagen, wie er in einem Manöver in Spanien vier Feldgeschütze mittleren Kalibers zieht. Die spanische Heeresverwaltung ist sehr befriedigt von seiner Leistung.

Um dem religiösen Bedürfnis der im Feld stehenden Truppen zu genügen, wurden neuerlich Rote Kreuz-Automobile mit eingebautem Altar versehen, in der Weise, daß die geöffnete Rückwand des Wagens zusammen mit dem entsprechend ausgestalteten rückwärtigen Wagenteil eine kleine Kapelle bildete, und auch solche Wagen hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft geliefert.

* * *

Wenn man die Gesamtheit der Automobil-Industrie, wie sie sich heute darbietet, mit einem vollendeten und in sich abgeschlossenen Gebäude vergleichen kann, dann haben die Daimler-Werke die Säulen und einen großen Teil des Gebälkes dazu hergegeben. Die Säulen: den Motor, die Kühlung, die Zündung (insofern, als die Daimler-Werke schon den ersten Versuchen ihre größte Aufmerksamkeit zuwandten und sie praktisch unterstützten) und schließlich das Getriebe. Das Gebälk: die zahlreichen kleinen Verbesserungen, die heute Gemeingut der Weltindustrie geworden sind.

In welcher Weise den neuen Gesichtspunkten während des Krieges Rechnung getragen worden ist, haben die an der Spitze des Unternehmens stehenden Herren, der am 1. September 1914 zum Königlich Preußischen Kommerzienrat ernannte kaufmännische Direktor, Ernst Berge, sowie der am 31. Mai 1915 zum Königlich Württembergischen Baurat ernannte technische Leiter der Werke, Direktor Paul Daimler, in einer Aussprache niedergelegt, die über die weltgeschichtliche Bedeutung der Gegenwart für die Daimler-Werke und die Aussichten für die Zukunft berichtet.

Herr Kommerzienrat Berge äußerte sich dem Herausgeber der „Österreichischen Allgemeinen Automobil-Zeitung“, Herrn Schmal-Filius, gegenüber folgendermaßen:

„Ich stehe diesmal Ihnen, dem Interviewer gegenüber, eigentlich vor einer völlig neuen Situation. Ich bin nämlich noch niemals während eines Krieges interviewt worden; schon aus dem Grunde nicht, weil ich im letzten Kriege, den wir hatten, im deutsch-



französischen Kriege 1870/71, sozusagen noch nicht interviewreif war. Ein Interview zu Kriegszeiten ist doch eigentlich etwas ganz anderes, als eine Ausfrage in Friedenszeiten. Wenn auch den Fabrikdiplomaten die Rede gegeben ist, um ihre Gedanken zu verbergen, zumindest jene, die zu verbergen sie für nötig erachten, so kann man doch immerhin in Zeiten des Friedens über dieses oder jenes freier sprechen. Aber nun, in dem schweren Kriege, kann man über manches nicht sprechen, über manches will man nicht sprechen und über manches darf man nicht sprechen. Auf das Prophezeien möchte ich mich schon garnicht einlassen. Das ist immer ein undankbares Geschäft und jetzt gar, wo man für das Prophezeien eigentlich so gar keine Unterlage hat, da ja noch alles unklar ist! Aber ich denke, daß ich Ihnen immerhin einiges sagen kann, was für Ihre Leser von Interesse sein dürfte.

Gehen wir chronologisch vor, beginnen wir mit dem Anfang des Krieges. Ich meine, daß wenig Außenstehende sich auch nur einen Begriff davon machen können, was es heißt, wenn in den friedlichen Betrieb einer großen Fabrik plötzlich das Wort „Mobilisierung“ hineingellt. Eine Fabrik, wie unsere Mercedes-Werke, gleicht einem großen Präzisionsapparat mit Hunderten und Hunderten von Rädern und Rädchen, die alle klaglos ineinandergreifen müssen, damit Tag für Tag das geleistet wird, was geleistet werden muß. Und in dieses komplizierte Räderwerk kommt mit einem Male etwas hinein, was wir immer ängstlich fernhalten müssen: Unruhe und Unordnung. Indem der Staat seinen bewunderungswürdigen Apparat des Mobilisierens in Tätigkeit setzt, bringt er begreiflicherweise eine Menge Betriebe in Unordnung, denn er muß ihnen ja so viele Räder und Rädchen wegnehmen. Der Stab und die Arbeiterschaft unserer Mercedes-Werke bilden eine kleine Armee, und von dieser Armee wurden nun gar viele zu den Waffen gerufen. Aber eine Fabrikarmee ist nicht nach dem System der Armee des Staates aufgebaut. Sie kann keine Reserven einberufen, denn sie hat keine. Verursacht schon die Einteilung der alljährlichen Urlaube der Leitung einer Fabrik beträchtliches Kopfzerbrechen, so kann man sich beiläufig ausmalen, vor welcher Situation wir uns nach der Mobilisierung befanden, als wir sahen, daß in den Mercedes-Werken von heute auf morgen alles förmlich auf den Kopf gestellt war. Hier und dort fehlte so manches teure Haupt, aus den Bureaus, wie nicht minder aus jedem Teil des Betriebes waren wertvolle Kräfte herausgerissen. Daß die Nervosität der ersten Kriegstage auch in unseren Betrieb eine gewisse Unruhe hineinbrachte, wird man begreifen. Da kam aber der Fabrikleitung das zustatten, was mitgeholfen hat, Deutschland so groß zu machen; die Fähigkeit, zu organisieren und zu reorganisieren. Das ist heute eine Fähigkeit, die jedem Deutschen im Blute liegt, und so begann die Leitung eben zu reorganisieren, oder, um mich eines militärischen Ausdruckes zu bedienen: es wurden alle erforderlichen Umgruppierungen vorgenommen. Ich muß mit Dank anerkennen, daß uns in dieser Beziehung die Militärbehörde tatkräftig unterstützte, indem sie uns viele Beamte und Arbeiter zurückgab, die wir für unseren Betrieb als unentbehrlich bezeichneten. Die ganze Umgruppierung war binnen acht Tagen durchgeführt, und nun arbeitete das komplette Räderwerk wieder so normal, wie es zuvor in Friedenszeiten gearbeitet hatte.

Aber würden wir überhaupt genügend Beschäftigung, genügend Arbeit haben? Das schien die große Frage. Nun, sehr bald sahen wir, daß die Mercedes-Werke für den Staat fast die gleiche Wichtigkeit hatten, wie eine Waffenfabrik. Davon, den Betrieb nur aufrechtzuerhalten, konnte keine Rede sein, im Gegenteil, jetzt ging's erst recht „mit Volldampf voraus“, um alle Kräfte bis zur Höchstleistung anzuspannen und soviel an Automobilen, Flugmotoren usw. zu erzeugen, als überhaupt nur möglich war. Das ist eigentlich logisch, denn der Krieg ist ein Nimmersatt; er zerstört unendlich viele Werte



und fort und fort muß Ersatz herbeigeschafft werden. Die Fabriken, die für diesen Ersatz zu sorgen haben, können nicht genug erzeugen, andere Fabriken hingegen kommen in die Lage, ihren Betrieb tatsächlich einschränken zu müssen, und da gab es Arbeiter, die für uns frei wurden und die wir selbstverständlich gern aufnahmen. Das waren also unsere Hilfstruppen, für uns eigentlich nicht ausgebildet, so etwa Landsturm. Wir haben die Abrichtung militärisch durchgeführt, d. h. wir haben es mit einer Einarbeitungszeit von drei bis vier Wochen soweit gebracht, uns gute Hilfskräfte heranzubilden und unserem verbliebenem Stamm gut geschulter Arbeiter anzugliedern. Man lernt dabei manches. Man lernt, daß sich die Schulung des Arbeiters für unsere Fabrikzwecke, wenn nötig, denn doch schneller durchführen läßt, als man bisher gemeint hat. Aus dem neutralen Ausland haben wir einen, wenn auch nur geringen Zuzug von Arbeitern gehabt. Es hätte uns aber gar nicht berührt, wenn England auch Arbeiter als Konterbande erklärt hätte. Jetzt arbeiten wir mit einer Kraftanspannung wie niemals in Friedenszeiten, mit Tag- und Nachtschichten, wenn nötig, auch an Sonntagen, und es ist unser Ehrgeiz, für den Staat aus den Mercedes-Werken mit Anspannung aller Kräfte das Letzte herauszuholen. Ich habe seit Kriegsausbruch keinen Sonn- oder Feiertag gehabt, den ich nicht im Bureau verbracht hätte; auch die Chefs der verschiedenen Abteilungen haben eine vermehrte Arbeitsleistung zu bewältigen, denn auf ihren Schultern lastet große Verantwortung.

Der Grand Prix. Unter diesen Umständen ist eine Arbeitsmenge zu bewältigen, die an unsere Arbeitskräfte die höchsten Anforderungen stellt. Aber ich glaube, wir werden es durchhalten, denn auf ein vermehrtes Arbeitspensum hatte ich mich eigentlich vorbereitet; aber unter einer ganz anderen Voraussetzung, als der eines Krieges. Ich meine den Grand Prix des Französischen Automobil-Clubs. Man weiß, daß Mercedes kaum einen Monat vor Ausbruch des Krieges bei Lyon den Grand Prix des Französischen Automobil-Clubs gewonnen hat. Das war ein harter Schlag für den französischen Chauvinismus, denn im Mutterlande des Automobilismus den Großen Preis des Automobilismus an einen Ausländer zu verlieren, noch dazu an Deutschland zu verlieren, das war bitter. Die Franzosen fühlten die Bitternis dreifach. Mercedes hat ja den Grand Prix dreifach gewonnen: Mercedes Erster — Mercedes Zweiter — Mercedes Dritter. Vorsichtige Leute, wie wir Deutsche schon sind, waren wir der Meinung, daß zwar doppelt besser, dreifach aber noch besser hält. Dieser dreifache Sieg im Grand Prix war nicht nur ein ganz außerordentlicher automobilistischer Erfolg, er machte auch in politischen Kreisen nicht unbedeutenden Eindruck. Wenn es nicht unbescheiden wäre, den Grand Prix mit dem Weltkrieg in vergleichende Beziehung zu bringen, so könnte man beinah sagen: der Grand Prix war der Auftakt zu den Kriegserfolgen der Deutschen. Daß ein so eindrucksvoller Sieg, wie der der Mercedes im Grand Prix, für die Marke auch einen großen kommerziellen Erfolg bedeutete, das brauchte ich mir nicht erst notariell beglaubigen zu lassen. Die kommerziellen Erfolge haben sich gezeigt. Ich denke, Mercedes wird noch einige Jahre lang die Marke sein, die den letzten Grand Prix von Frankreich gewonnen hat, und wir werden von unserem dreifachen Siege auch nach dem Kriege noch kommerzielle Früchte ernten. Man hat unseren Sieg im Grand Prix nicht mit Unrecht einen Qualitätssieg Deutschlands genannt. Es war ein Qualitätssieg, aber ich möchte hinzufügen, daß es auch ein Quantitätssieg war, denn daß in einem so scharf bestrittenen internationalen Rennen eine Marke die drei ersten Plätze besetzt, das ist eben nicht nur Qualität, sondern im vollsten Sinne des Wortes auch Quantität. Das



Schlagwort, daß man aus Rennen nichts mehr lernen kann, ist selbst heute noch, bei der hohen Vollendung der Automobile, doch nur ein Schlagwort. Unsere Techniker haben mir erklärt, daß sie aus dem Grand Prix sehr wertvolle Aufschlüsse erhalten haben, und die Techniker müssen es doch wissen! Unser Aufsichtsrat war anfänglich nicht sehr geneigt, die beträchtlichen Kosten zu bewilligen, die mit den Vorbereitungen und dem Bestreiten eines so großen Rennens verbunden sind, doch der ganz außerordentliche Erfolg der Mercedes hat den Befürwortern der Idee, im Grand Prix mitzutun, recht gegeben, und es hat sich gezeigt, daß der Sieg und die aus dem Rennen gewonnenen Erfahrungen für uns wohl die Unkosten wert waren. Einen der sieben Rennwagen des Grand Prix haben wir zu Studienzwecken behalten, das andere halbe Dutzend haben wir verkauft. Einer dieser Grand Prix-Rennwagen konnte noch kurz vor Ausbruch des Krieges nach Amerika gebracht werden, wo er von Ralph de Palma zu zahlreichen Siegen gesteuert wurde; ich glaube, es waren ihrer bisher vierzehn.

Wir hatten uns vor dem Kriege auf einen Ansturm in der Fabrikation vorbereitet, wegen der Ausnutzung der Grand Prix-Erfolge, und aus demselben Grunde hatten wir uns auch entsprechend mit Rohmaterial versehen. Waren auch die Ursachen andere, so ist doch jetzt die Wirkung die von uns erwünschte. Wir haben zu Beginn des Krieges unsere Bestände an Rohmaterialien geprüft und wo es nottat, aufgefüllt. Ich darf ruhig sagen, daß es dem feindlichen Ausland auch in Beziehung auf unsere Rohmaterialien nicht gelingen wird, uns auszuhungern. Wir sind vorbereitet. Aber Sie können mir glauben, daß es angenehmere Beschäftigungen gibt, als in Kriegszeiten ein so großes Unternehmen wie die Mercedes-Werke zu leiten. Wir alle aber, vom ersten bis zum letzten Mann, fühlen uns auch hier im Dienste des Vaterlandes, und von diesem Gefühl ist jeder einzelne so durchdrungen, daß auch die größten Anforderungen freudig geleistet werden.

Es wird nicht überflüssig sein, das auch ein wenig im Detail zu erklären, warum wir unsere Produktion nach Ausbruch des Krieges so sprunghaft steigern mußten. Der Fernstehende wird vielleicht sagen, daß ohnehin fast alle die Tausende und Tausende der im Lande verfügbaren Automobile requiriert wurden. Aber ich habe schon früher gesagt, daß der Krieg ein großer Nimmersatt ist. Eine seiner Leibspeisen sind die Automobile, deren er sehr ansehnliche Quantitäten verzehrt, d. h. sie gehen zugrunde. Dafür muß schleunigst Ersatz geschaffen werden. Dazu kommt noch, daß im Kriege verschiedene Arten von Spezial-Automobilen benötigt werden. Ich erwähne hier nur die Sanitäts-Automobile. Alles in allem: wir müssen so viele Automobile verschiedenster Art erzeugen, als wir nur erzeugen können. Dann aber auch noch unsere Flugmotoren. Es ist ein Kapitel für sich, wie unsere Mercedes-Flugmotoren sich entwickelt haben. Das Flugzeug ist „das Auge der Armee“, ohne Flugzeug ist ein moderner Krieg undenkbar. Der Mercedes-Flugmotor ist heute unstreitig der beliebteste Motor bei den Fliegern. Mit Mercedes-Flugmotoren ist schon im Frieden eine unendliche Zahl von Siegen gefeiert worden, und wieviele kühne und erfolgreiche Flüge unsere tapferen Flieger während der bisherigen Dauer des Krieges mit Mercedes-Flugmotoren gemacht haben, das weiß heute alle Welt. So darf ich wohl mit einem gewissen Fabriksstolz sagen, daß unsere Flugmotoren-Abteilung heute für die Militärverwaltung ebenso wichtig ist wie unsere Automobil-Abteilung, und eine Fabrik, die in zwei so großen Abteilungen „mit Volldampf voraus“ arbeiten muß, die gibt der Leitung schon einige Arbeit.

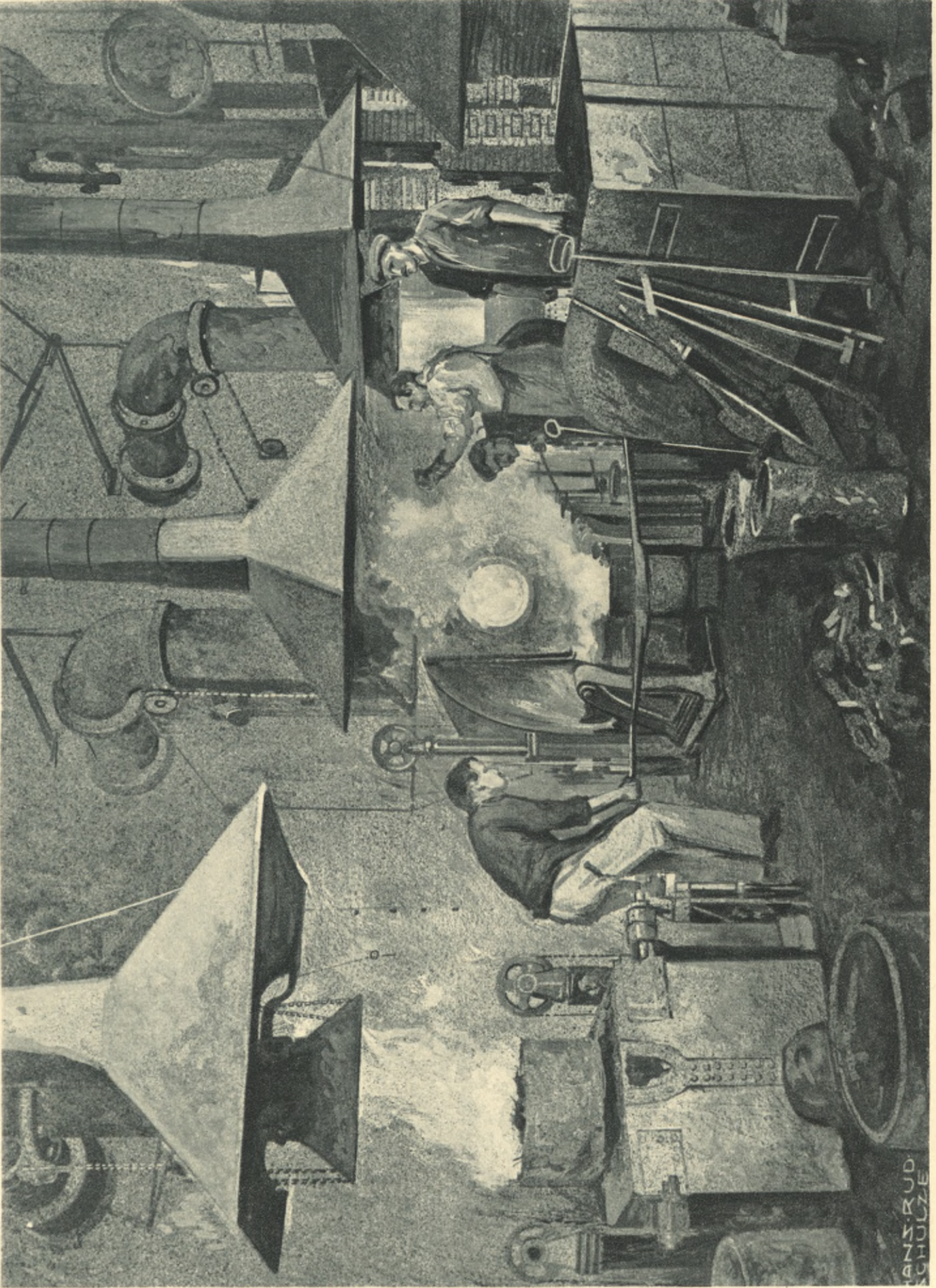
Geschäftsaufschwung nach dem Kriege. Der Krieg hat uns bisher schon so manche Lehre erteilt, mir unter anderem auch eine, die ich in die Sentenz zusammen-



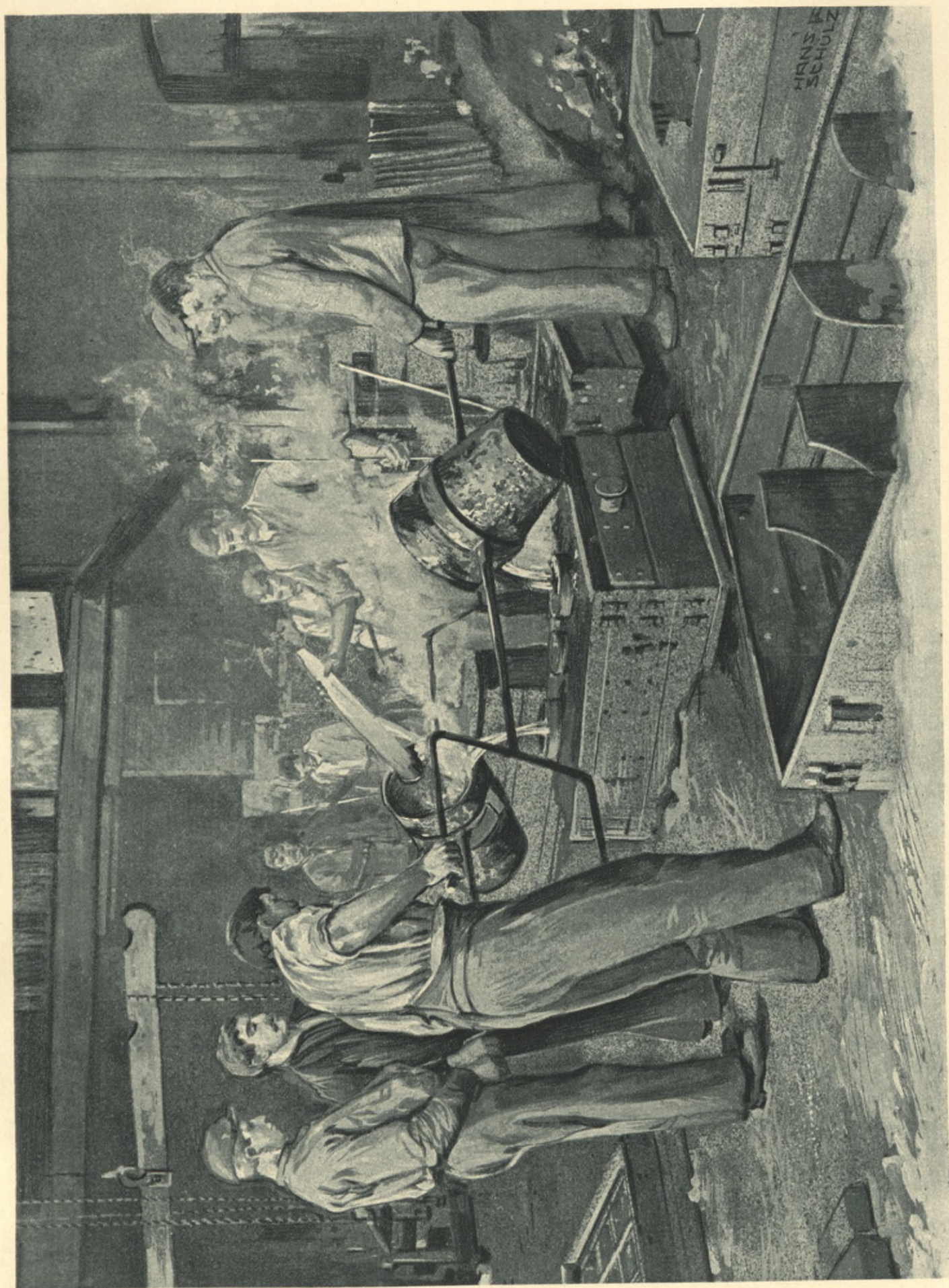
fassen möchte: „Eine große Fabrik kann nie groß genug sein.“ Wir haben unsere Fabrik tatsächlich noch vergrößern müssen. Wir mußten neue Baulichkeiten errichten. Sie fragen, ob uns das neue Kleid nach dem Kriege nicht zu weit sein wird? Ich hege diesbezüglich nicht die geringste Besorgnis. Wir passen jetzt in das neue Kleid hinein, und wir werden auch nach dem Kriege hineinpassen, denn nach dem Kriege tritt ja wieder etwas in den Vordergrund, das jetzt gar sehr zurückgedrängt ist: Die Privatkundschaft. Nach dem Kriege sind wir wieder eine Fabrik für die Privatkundschaft, aber wir werden auch die militärische Kundschaft haben, wenn auch begreiflicherweise nicht in dem Ausmaße wie jetzt. Die militärischen Bestände werden nach dem Kriege ergänzt, gewiß sogar auch vermehrt werden und dazu kommt, wie schon erwähnt, die Privatkundschaft, die dann wieder, ich möchte fast sagen, die Vorhand haben wird. Ich habe früher gesagt, daß ich mich nicht auf das Prophezeien verlegen möchte. Aber die Prophezeiung darf ich doch riskieren, daß es nach dem Kriege einen ganz kolossalen Aufschwung im Automobilgeschäft geben wird, einen Aufschwung, wie man ihn noch nicht erlebt hat. Jeder Krieg ist gewiß etwas Schreckliches. Mag dieser Krieg noch so viel Schreckliches gezeitigt haben, für den Automobilismus war er die großartigste Propaganda, die man sich denken kann. Ich glaube, es gibt heute kaum einen zivilisierten Menschen mehr, der nicht an das Automobil glaubt. Durch diesen Krieg ist geradezu die Unentbehrlichkeit des Automobils aller Welt in einer so überzeugenden Weise vor Augen geführt worden, daß selbst aus dem ärgsten Auto-Saulus ein Auto-Paulus geworden ist. Wir haben schon vor dem Kriege hier in Deutschland eine außerordentlich starke Verbreitung des Automobils gehabt. Die militärischen Behörden haben den Automobilismus stets nach Kräften gefördert und wenn ihm da und dort auch von einzelnen Verwaltungsbehörden Hindernisse in den Weg gelegt wurden, so wird dies nach dem Kriege ganz anders sein. Nach dem Kriege werden ganz gewiß Militär- und Zivilbehörden miteinander wetteifern, den Automobilismus im Lande zu fördern. Ich bin dessen sicher, daß sich eine außerordentlich gesteigerte Nachfrage nach Automobilen einstellen wird. Wer weiß, ob ich nicht da eines Tages mir wieder werde sagen müssen: „Eine große Fabrik kann nicht groß genug sein.“ Das eine ist aber sicher, und darüber bin ich beruhigt: Zu groß werden unsere Mercedes-Werke auch nach dem Kriege nicht sein.

Veteranen und Invaliden. Ich möchte hier einige Bemerkungen über die Kriegsveteranen und Kriegsinvaliden machen. Ich meine nämlich die Automobile, die als Veteranen oder als Invaliden aus dem Feldzuge heimkehren werden. Wer vielleicht glaubt, daß diese vielen in das Land zurückkehrenden Automobile auf die Fabrikation schädigend einwirken könnten, der irrt. Wir in Deutschland sind es gewöhnt, nicht von heute auf morgen zu denken, sondern auch ein wenig Vorkehrungen für die Zukunft zu treffen. Und da kann ich Ihnen etwas ganz Interessantes mitteilen. Vorerst wäre zu bemerken, daß man bezüglich all der Autoveteranen und Autoinvaliden eine reinliche Scheidung vornehmen wird. Die guten Fahrzeuge, diejenigen, für die der Krieg nur Training war, die wird die Heeresverwaltung gewiß behalten. Die Invaliden aber, diejenigen, die so abgenutzt und beschädigt sein werden, daß es sich gar nicht lohnen würde, sie zu reparieren, die wird man als Alteisen betrachten und als solches verkaufen. Diese Autoinvaliden verschwinden also aus dem Verkehr. Wer ein Automobil, das zum alten Eisen gehört, kaufen wird? Es wird Käufer in Hülle und Fülle geben, denn dieses alte Eisen besteht aus vielen Teilen, die alle noch irgend einen Zweck erfüllen können.





Entleeren eines Schmelzofens



Aluminiumguss

Da haben wir die Motoren, die in landwirtschaftlichen Betrieben noch für lange Zeit gute Dienste leisten können, und ich würde mich gar nicht wundern, wenn sich unternehmende Scherenschleifer automobilisieren. Das ist übrigens schon dagewesen. Es gibt viele Verwendungsmöglichkeiten für alte Motoren, die ich Ihnen doch nicht aufzählen brauche. Die Franzosen und Engländer haben, neben ihren Bestellungen von neuen Automobilen in Amerika, auch eine große Anzahl von ebensolchen Alteisen-Automobilen angekauft, nur zu dem Zwecke, um recht viele Ersatzteile zu haben, denn irgend etwas aus einem niedergebrochenen Automobil ist immer noch zu verwenden. Und das, was schließlich für irgendeinen bestimmten Zweck unverwendbar zurückbleibt, das erst bildet in Wirklichkeit das alte Eisen, und altes Eisen hat schließlich auch seinen Preis und seine Verwendungsmöglichkeit.

Eine Verkaufsgesellschaft. Nun haben wir auch die Halbinvaliden, d. h. diejenigen, bei denen sich eine Reparatur noch lohnt. Diese neu hergerichteten Halbinvaliden wären vielleicht doch eine Gefahr für den normalen Automobilhandel. Da wurde aber auch schon vorgebeugt. Ich kann Ihnen mitteilen, daß in Berlin eine Gesellschaft in Gründung begriffen ist, an deren Spitze neben hervorragenden Militärs sich Vertreter der Industrie befinden. Diese Gesellschaft wird alle die heilbaren kriegsinvaliden Automobile übernehmen, wird sie in Ordnung bringen lassen und dann zum Verkauf stellen. Aber man wird diese geheilten Kriegsinvaliden nicht auf einmal auf den Markt werfen, man wird den Verkauf nach dem Bedarf regeln, und durch diese Regelung wird man jede Überschwemmung des Marktes verhindern. Um das zu tun, wird man den Verkauf dieser Wagen auf die Zeitdauer von drei Jahren verteilen. Hervorzuheben wäre, daß diese Verkaufsgesellschaft auf dem Standpunkt steht, aus dem Geschäfte keinen Nutzen zu ziehen. Hat die Verkaufsgesellschaft ihre Aufgabe erfüllt, sind nach Verlauf von drei Jahren alle die neu hergerichteten halbinvaliden Automobile im Publikum plziert, so erhalten die Beteiligten an diesem Geschäft, das eigentlich gar kein Geschäft ist, ihre Geldeinlagen zurück, und ein aus dieser Transaktion eventuell sich ergebender Nutzen wird der Heeresverwaltung überwiesen werden. Wir verbinden hier das Angenehme mit dem Nützlichen; das Angenehme, den Markt vor einer Belastung mit alten Wagen zu bewahren, und das Nützliche, daß wir eine große Anzahl von guten, aber billigen Automobilen in breitere Volksschichten bringen und dadurch dem Automobilismus neue Anhänger werben.

Die beste Schule für Chauffeure. Ich möchte hier auch die Frage der Chauffeure, Wagenlenker, Fahrmänner, Fahrmeister, Fahrer oder wie man die französische Bezeichnung „Heizer“ nach dem Kriege verdeutschen wird, streifen. Die vielen Chauffeure, die seit Beginn des Krieges im Felde tätig sind, werden nach dem Kriege wieder zurückkehren, mit dem Schilde oder auf dem Schilde: mit den Automobilen oder vielleicht auch ohne Automobile. Wir haben da zwei Klassen von Chauffeuren: die einen, die erst zu Beginn des Krieges Chauffeure wurden und die anderen, die schon damals Berufschaffeure waren. Von den ersteren werden viele wieder zu ihren früheren Zivilberufen zurückkehren, doch auch von ihnen wird so mancher seinem neuen Berufe treu bleiben. Die anderen, die Berufschaffeure, und die während des Krieges Neuhinzugekommenen, werden nun nach dem Kriege gewiß eine sehr ausreichende Zahl von Lenkern bilden. Man wird sie alle sehr gut brauchen können, denn die Chauffeurfrage wird immer ein wunder Punkt des Automobilismus bleiben. Es wurde immer über einen gewissen Mangel



an Chauffeuren, insbesondere an guten Chauffeuren, geklagt. Interessanterweise hat sich gezeigt, daß die meisten der Kriegschauffeure gute Chauffeure geworden sind, wenn sie es nicht schon von Hause waren. Diesbezüglich hat eigentlich eine ganz entgegengesetzte Meinung vorgeherrscht. Man war geneigt zu glauben, daß der Chauffeur im Kriege auch so eine Art rauher Krieger werden muß; daß der Krieg seine guten Chauffeureigenschaften verdirbt; daß er ein wüster Fahrer, ein Draufgänger wird. Nun, gerade das Gegenteil hat sich gezeigt. Der Krieg ist die beste Schule für die Chauffeure. Die ärgsten Schnellfahrer, alle die Wildlinge, hat der Krieg zu vorsichtigen Fahrern erzogen und auch zu solchen, die unter den schwierigsten Umständen ihre Wagen entsprechend betreut haben. Das hat sich besonders bei jenen gezeigt, die das zweifelhafte Vergnügen hatten, auf russischen Straßen fahren zu müssen. Jedes brutale Fahren hat sich hier durch gebrochene Federn, gebrochene Hinterachsen und mitunter auch durch gebrochene Räder gerächt. Gerade auf diesen Straßen, die eigentlich mehr aus Löchern bestehen, muß der Fahrer ein Fahrer von Klasse sein, soll sein Wagen nicht sehr bald niederbrechen. Die guten Fahrer haben auf diesen Straßen alle ihre Fahrkünste ausnutzen können, und die schlechten Fahrer, die haben es bald gelernt, ich möchte beinahe sagen, an ihrem eigenen Leib gelernt, wie man fahren muß, wenn man überhaupt vorwärts kommen will. Für den Chauffeur mit solchen Kriegserfahrungen wird es in Friedenszeiten kaum eine Schwierigkeit geben, die er nicht bewältigen könnte.

Ich halte mich verpflichtet, hier auch die außerordentlichen Leistungen der Mitglieder des Kaiserlichen Freiwilligen-Automobilkorps hervorzuheben. Sie waren die allerersten, die dem Heere eine große Zahl ausgezeichneter, gut instand gehaltener, kriegsbrauchbarer Wagen gestellt haben, und sie taten unter den schwierigsten Umständen in unerschrockener Weise wahrhaftig mehr als ihre Pflicht. Erst im Kriege sah man, wie vorteilhaft die militärischen Friedensübungen des Kaiserlichen Freiwilligen-Automobilkorps waren, bei denen den Mitgliedern stets zweckentsprechende militärische Aufgaben gestellt wurden. Das gehört auch in das Kapitel der Kriegsvorbereitungen, die bei unserer Armee bis in das kleinste Detail vorbedacht waren.

Die Preisfrage. Nun noch einige Bemerkungen industrieller Natur. Ich möchte da vorerst die Preisfrage erwähnen. In den letzten Jahren vor dem Kriege hat sich bezüglich der Verkaufspreise eine gewisse Tendenz nach abwärts gezeigt. Die Fabrikanten sind mit den Verkaufspreisen von Jahr zu Jahr herabgegangen, wenn auch nicht gerade sprunghaft. Ich meine, daß nach dem Kriege die Verkaufspreise sicherlich relativ hoch sein werden, was übrigens seine gute Begründung hat. Es ist zu konstatieren, daß schon während des Krieges eine Preissteigerung erfolgt ist. Das liegt eben in der Natur der Kriegsverhältnisse. Alles wurde teurer, so wurden auch die Automobile teurer. Die Preise der Rohmaterialien wurden erhöht, die Arbeitslöhne stiegen. Man wird nach Friedensschluß nicht sofort in normale Bahnen einlenken können. Die während des Krieges zu erhöhten Preisen angekauften Vorräte müssen doch aufgebraucht werden, und ich halte es für ausgeschlossen, daß man sofort wieder zu normalen Arbeitslöhnen zurückkehren kann. Es wird eine gewisse Übergangszeit notwendig sein, um allmählich, Schritt für Schritt, normale Verhältnisse herzustellen. Eine solche Übergangszeit ist naturgemäß mit erhöhten Verkaufspreisen verbunden, denn die Fabriken müssen mit dem Bleistift in der Hand rechnen.

Sie wissen, daß viele Fabriken vor dem Kriege in feindlichen Ländern Niederlagen, Reparaturwerkstätten usw. unterhalten haben. Diese Niederlagen oder Reparatur-

werkstätten stehen zwar unter den gesetzlichen Vorschriften des betreffenden Landes, wir haben aber in diesem Kriege von feindlicher Seite schon soviel Rechtsbeugungen erlebt, daß es sich wirklich nicht voraussehen läßt, wie sich diese Frage nach dem Kriege gestalten wird. Da heißt es eben: „Abwarten!“

Die amerikanische Konkurrenz. Sie werden sich erinnern, daß ich in Interviews, die ich mit Ihnen in früheren Jahren hatte, stets die Gelegenheit wahrnahm auf die amerikanische Gefahr aufmerksam zu machen. Es scheint mir, daß sich die amerikanische Gefahr durch die Kriegsereignisse, und zum großen Teil auch wegen der Haltung des neutralen Amerika, doch einigermaßen zu unseren Gunsten geändert hat. Es ist ein öffentliches Geheimnis, daß wir während des bisherigen Verlaufs des Krieges von jenseits des Atlantischen Ozeans nicht gerade viel Beweise, ich will nicht sagen der Freundschaft, doch zumindest der Neutralität erhalten haben. Wir brauchen nur einen Blick auf die Ausfuhr-Statistik der Vereinigten Staaten zu werfen und wissen sofort, nach welcher Richtung hin sich die Sympathien Amerikas erstrecken. Man huldigt im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten eben der Devise: „Zuerst das Geschäft und dann die Neutralität!“ Aber wir Deutschen haben ein Gedächtnis; wir werden uns diese Geschäftsneutralität merken, und mit der Billigkeit allein werden die amerikanischen Automobile den deutschen Markt nach dem Kriege nicht erobern. Dazu wird auch der Wille gehören, gern zu kaufen, und der Wille wird in Deutschland, das möchte ich ruhig behaupten, nicht vorhanden sein. Wir werden es auch gar nicht nötig haben, den Bedarf an billigen Autos im Ausland zu decken, denn wir werden ja nach dem Kriege die Verkaufsgesellschaft für den Vertrieb der neu hergerichteten Kriegsautomobile haben. Abgesehen davon erzeugen in Deutschland viele Fabriken billige Kleinautos. Mit dieser Type als Abwehrwaffe können wir dem etwaigen Versuch einer amerikanischen „Invasion“ mit aller Ruhe entgegensehen. Die deutschen Kleinautos sind ebenso billig wie die billigen Amerikaner, haben aber für den Käufer den Vorteil besseren Materials, besserer Arbeit und größerer Leistungsfähigkeit. Ich denke, wir könnten schon jetzt sagen: „Der feindliche Angriff ist in unserem Feuer zusammengebrochen!“ Die amerikanische Automobil-Industrie hat von uns viel gelernt, wir haben aber auch von der amerikanischen Automobil-Industrie gelernt. Deutsche Fabriken haben das amerikanische Geschäftsprinzip angenommen, die Wagen komplett ausgestattet, auch mit Anlasser usw. zu liefern. Dazu muß ich bemerken: Eines schickt sich nicht für alle. Wir, die Mercedes-Werke, haben dieses amerikanische Geschäftsprinzip nicht adoptiert, denn wir bleiben nach wie vor dabei, den stärkeren Tourenwagen zu erzeugen. Eine erhebliche Verbilligung in der Fabrikation läßt sich doch nur auf Kosten der Qualität des Materials und der Werkmannsarbeit erzielen. Bei den Mercedes-Wagen heißt es aber: „Nur das Beste kann für die Erzeugung gut genug sein!“ So weit, wie in Amerika, wo jeder Kommis sein Automobil hat, sind wir noch lange nicht. Bei uns ist das Automobil zum größten Teil das Fahrzeug bessersituierter Klassen. Prinz Heinrich von Preußen hat in einer seiner glänzenden Reden gesagt, daß bei uns auf erst je 9000 Personen ein Automobil kommt. Dieses Verhältnis zwischen der Zahl der Bevölkerung und der der Automobile läßt sich nicht mit einem Schlage herabdrücken. Man wird sich in Deutschland gewiß bemühen, das Automobil zu popularisieren, aber diejenigen Fabriken, wie z. B. die Mercedes-Werke, die hochklassige Wagen erzeugen, können da wenig mithelfen. Der Kreis unserer Kunden ist nicht der Kreis jener Kunden, auf die die Amerikaner mit ihren billigen Wagen spekulieren.

Äußerungen betreffend die konstruktive Entwicklung des Automobils fallen nicht in meinen Wirkungskreis, darüber wird mein Kollege, Herr Direktor Paul Daimler, Ihnen



gewiß alles sagen, was er zurzeit eben sagen kann. Ich will nur bemerken, daß man im Kriege weder Zeit noch Lust hat, über große umwälzende Ideen nachzudenken. Die Mercedes-Werke arbeiten auf der geschaffenen Grundlage, die sich so sehr bewährt hat, ruhig weiter. Ich konstatiere mit großer Befriedigung, daß unsere Abteilung für Flugmotoren ganz ausgezeichnet beschäftigt ist. Aus der kleinen Versuchsanstalt, die unsere Flugmotoren baute, hat sich allmählich ein Geschäftszweig entwickelt, der unserem Automobilbetrieb um nichts nachsteht. Ziffern mag ich aus leicht begreiflichen Gründen nicht nennen. Ich kann nur das lateinische Sprichwort „Nomina sunt odiosa“ freizitierend sagen: „Numeri sunt odiosi“.

Ich verletze kein Kriegsgeheimnis, wenn ich erwähne, daß Generalfeldmarschall von Hindenburg im Felde zu seinem persönlichen Gebrauch einen Mercedes-Schiebermotor benutzt, und so sehen wir, daß unser Heerführer im Osten dem Mercedes-Schiebermotor die „Kriegsbrauchbarkeit“ zuerkannt hat. Hunderte und Hunderte von Automobilen mit Mercedes-Schiebermotoren tun seit Beginn des Krieges Dienst und erfreuen sich bei den Fahrern einer ausgesprochenen Beliebtheit. Hieraus möchte ich doch schließen, daß die vor dem Kriege von einer gewissen Seite aufgestellte Behauptung von der „Kriegsunbrauchbarkeit“ der Schiebermotoren durch die Tatsachen mehr als widerlegt wurde. Eine sehr tief sinnige Bemerkung, die bekannte Sentenz von Wilhelm Busch, lautet: „Es kommt erstens immer anders und zweitens als man denkt“

Nach dem Kriege. Lassen Sie mich noch einige Worte über die internationalen Handelsbeziehungen nach dem Kriege sagen. Ich sehe in dieser Beziehung nichts weniger als hoffnungslos in die Zukunft. Nichts wird so heiß gegessen, als es gekocht wird, und alle Welt wird sich beruhigen, vielleicht eher als man glaubt. Kein Land kann chinesische Mauern um sich ziehen. Es hat sich doch schon zur Genüge gezeigt, daß nicht jedes Land all das zu erzeugen vermag, was es braucht; daß, will man sich nicht selbst strangulieren, eingeführt und ausgeführt werden muß. Ich bin daher der Meinung, daß man den derzeit abgerissenen Draht nach dem Kriege mit tunlichster Raschheit anknüpfen und die internationalen Handelsbeziehungen wieder erneuern wird. Allerdings wird es da Schattierungen geben. Gegen Frankreich und Rußland besteht im Deutschen Reich eigentlich kein Haß, und so glaube ich, daß sich die internationalen Handelsbeziehungen mit diesen beiden Ländern nicht allzuschwer werden wiederherstellen lassen. Anders verhält es sich allerdings mit England. Das „Gott strafe England“ gibt uns in dieser Beziehung eine Richtschnur. Da werden die Handelsbeziehungen mit England nicht so leicht wieder anzuknüpfen sein; der Abbau des Hasses wird voraussichtlich lange Zeit in Anspruch nehmen.

Es ist klar, daß der gesamte Export Deutschlands nach dem Kriege neu aufgebaut werden muß, aber es ist auch sicher, daß Deutschland die wichtige Stellung, die es im internationalen Handel einnimmt, wieder erringen wird. Selbst dieser Weltkrieg, der so vieles zerstört hat, wird die Fähigkeiten, den Fleiß, das Anpassungsvermögen und die Tüchtigkeit der deutschen Nation nicht zerstören können. Selbstverständlich wird die Art und Weise, wie sich nach dem Friedensschluß die Handelsverträge gestalten, auf den Export großen Einfluß nehmen.

Ich eile, wie man zu sagen pflegt, zum Schlusse. In diesem Jahr 1915 begeht die Daimler-Motoren-Gesellschaft ein stilles, aber doch bedeutsames Jubiläum, den Gedenktag des fünfundzwanzigjährigen Bestehens unserer Fabrik. Vor einem Vierteljahrhundert hat Gottlieb Daimler die Werke in Cannstatt gegründet, die dann nach Untertürkheim verlegt wurden. Fünfundzwanzig Jahre bedeuten im industriellen Leben nicht gerade



eine lange Zeit. Wenn man aber bedenkt, welch sprunghafte Entwicklung der Automobilismus in diesen Jahren genommen hat und wie schnell sich aus der kleinen Fabrik Gottlieb Daimlers die großen Mercedes - Werke von heute entwickelt haben, so muß man sagen: diese fünfundzwanzig Jahre bedeuten für uns einen längeren Zeitraum, als dies für irgend eine andere Industrie der Fall war. Es ist begreiflich, daß wir das Jubiläum nicht durch große festliche Veranstaltungen, sondern dem Ernst der Zeit entsprechend, in aller Stille feiern werden. Ich glaube, es ist ziemlich gleichgültig, ob wir am Abend eines Tages etwas mehr oder weniger gut gegessen haben, aber es bedeutet sehr viel, wenn man auf dem Gebiete der Beamten- und Arbeiterfürsorge eine große Stiftung ins Leben ruft für diejenigen, die in so außerordentlicher Weise an der Entwicklung unserer Werke mitgearbeitet haben. Und das glaube ich sagen zu dürfen, wird geschehen."

Über die technische Seite der Automobil-Industrie nimmt Direktor Paul Daimler das Wort in nachstehenden Erklärungen:

"Bei Ausbruch des Krieges konnte man uns, die wir in Zivilberufen zurückgeblieben waren, in zwei Kategorien einteilen: die einen, die noch nicht auf Urlaub gewesen, und die anderen, die sehr plötzlich vom begonnenen Urlaub zurückgekehrt waren. Ich gehörte zur zweiten Kategorie. Zu Beginn des Weltkrieges befand ich mich mit meiner Familie auf der Insel Rügen. Es sollten in der Nähe militärische Versuche mit Wasserflugzeugen stattfinden, für mich, vom Standpunkt des Ingenieurs und Konstrukteurs, jedenfalls eine interessante Urlaubszugabe. Wir begannen uns in eine idyllische Friedensstimmung einzuspinnen, trotz aller Nachrichten über politische Spannungen. Im Urlaub ist man naturgemäß höchst optimistischer Stimmung, und wenn da die Leute einem die Beruhigungspillen eingeben: „Es wird schon vorübergehen, wie es so oft zuvor vorübergegangen ist“, so nimmt man solche Pillen gern ein. Dann hieß es aber eines Tages ganz unvermutet: Die Versuche mit den Flugzeugen sind militärischerseits abgesagt worden Nun schien mir die Sache denn doch ernst zu werden. Vorsicht ist die Mutter der Weisheit; ich beschloß, meinen Urlaub abubrechen und schleunigst nach Hause zu reisen.

Aber von der glatten und raschen Heimfahrt per Auto war keine Rede. Lassen Sie mich auf die Schilderung der an Hindernissen überreichen Autofahrt heimwärts verzichten. Es genüge zu sagen, daß ich, nur noch hundertzehn Kilometer von Untertürkheim entfernt, das Auto mit dem „Großen Bruder“ vertauschte. Ich fuhr über Berlin zweieinhalb Tage mit der Bahn, und kam dann endlich nach Untertürkheim. Einhundertzehn Kilometer in zweieinhalb Tagen, das ist auch ein Rekord. In der Fabrik: Unruhe, Kriegs- und Feldstimmung. Ich begann sofort, gemeinsam mit Herrn Direktor Berge, an die durch die Verhältnisse bedingte Neuorganisation, eigentlich besser gesagt Umorganisation zu schreiten. Ich fand die Meinung vor, daß die Automobilfabriken, die ja eigentlich „Luxuswaren“ erzeugen, für die Dauer des Krieges die überflüssigsten Fabriken von der Welt sein würden. Ich konnte aber in dieser Beziehung aufklärend und beruhigend wirken. Ich hatte nämlich während meines kurzen Aufenthalts in Berlin Gelegenheit gehabt, mit führenden Kreisen Fühlung zu nehmen, und man hatte mir zu meiner größten Befriedigung gesagt, daß unsere Fabrik alles werde aufbieten müssen, um den zu erwartenden Bestellungen schleunigst gerecht zu werden. Wie uns dann die militärischen Bestellungen förmlich ins Haus flogen, das können Sie sich beiläufig vorstellen, denn nun hieß es ja auch, was Automobile und Flugzeuge anbelangt: Nachschub und Ersatz bis an die Grenzen der Möglichkeit! Schon die allerersten militärischen Bestellungen brachten mir eine große Genugtuung. Man verlangte Wagen mit Vierräderantrieb. Der Vier-



räderantrieb ist eine Lieblingsidee von mir. Ich behaupte nicht, daß der Vierräderantrieb heute etwas Neues ist. Man kennt seine Vorzüge, die sich ja besonders bei militärischen Transporten auf schlechten Straßen zeigen. Aber trotzdem und alledem hatte sich das Prinzip des Vierräderantriebes bisher nicht so schnell durchsetzen können, wie es meiner Meinung nach wünschenswert gewesen wäre. Sie wissen aber: wenn ein Konstrukteur einmal eine Lieblingsidee hat, so läßt er nicht locker, möge sie auch gelegentlich eine Ablehnung erfahren haben. Ich halte mich an das bekannte politische Schlagwort von der „leidenschaftslosen Beharrlichkeit“. Das läßt sich auch im Konstruktionswesen anwenden, und so hörte ich nicht auf, das System des Vierräderantriebes mit leidenschaftsloser Beharrlichkeit konstruktiv auszugestalten. Und jetzt habe ich recht behalten, ich habe dankbare Anerkennung für meine scheinbar aussichtslose Arbeit gefunden.

Es kommt eben für alles seine Zeit. Leider ist es gerade die Kriegszeit gewesen, die mir noch in anderer Hinsicht recht gegeben hat. Ich habe mich immer für die Konstruktion leichter und schneller Lastwagen eingesetzt. Das sind die Lastwagen für eine halbe Tonne, für eine Tonne und für eineinhalb Tonnen; sie sind unter Umständen sogar wertvoller als die schweren Lastwagen, deren klaglose Verwendung doch nur auf wirklich guten Straßen erfolgen kann. Wieviele schwere Lastwagen sind in diesem Kriege auf schlechten Straßen schon stecken geblieben! Es ist klar, daß der leichte Lastwagen auch unter ungünstigsten Umständen und auf schlechten Straßen eher das Ziel erreichen wird, als der schwere Lastwagen. Und da muß ich schon sagen, daß mir der Spatz in der Hand lieber ist, als die Taube auf dem Dache. Das ist ein einfaches Rechenexempel: Ein Wagen, der 1000 kg ans Ziel bringt, ist für die Heeresverwaltung wertvoller, als ein Wagen, der mit 10000 kg stecken bleibt. Die Lehre, die uns der Krieg bezüglich des Lasttransports bisher gegeben hat, ist die, daß man eben zwei Eisen im Feuer haben muß. Man darf sich nicht auf einen Typ versteifen. Es gibt im Krieg so vielerlei Transportmöglichkeiten, daß diejenige Heeresverwaltung immer im Vorteil sein wird, die eben auch für die verschiedenartigen Transportvehikel vorgesorgt hat. Man wird aus dem Kriege sehr viele Lehren ziehen. Ich glaube, daß man für die Zukunft sich weniger „schwere Kavallerie“ anschaffen, dafür aber der „leichten Kavallerie“, den leichten Lastwagen von ein- bis eineinhalb Tonnen, den Vorzug geben wird.

Man hat also Wagen mit Vierräderantrieb, man hat leichte Lastwagen benötigt. Es hat mir wahrhaftig große Freude bereitet, daß wir da so schnell vorbereitet waren und die Heeresverwaltung in ihren Anforderungen nicht enttäuscht haben.

Kette und Cardan. Außerordentlich stark war begreiflicherweise der Bedarf an Sanitätswagen. Das ist ein Fabrikationszweig, in dem wir im Laufe der Jahre große Erfahrungen gesammelt haben, und so waren wir auch da gerüstet. Dazu kam noch der Bedarf an starken Tourenwagen für die Offiziere, die schnellen Wagen für Befehlsübermittlungen usw. Mit schwächeren Wagen ist diesen Dienstzweigen im Kriege nicht gedient. Daß unsere Fabrik, die sich damit einen Weltruf errungen hat, starke und betriebs-sichere Tourenwagen zu bauen versteht, brauche ich nicht erst hervorzuheben. Alte Moden kehren oft wieder und so ist in diesem Kriege der unmoderne Kettenwagen wieder zu Ehren gekommen. Er wurde besonders für die schlechten Straßen Polens mit Vorliebe gewählt. Die Erklärung hierfür ist einfach. Die Antriebsart durch die Kette ist eine geschmeidigere als durch den Cardan, und eine gerissene Kette ist auf der Landstraße leichter zu reparieren, als ein gebrochener Cardan. Aber ich möchte damit, daß ich hier von der Verwendung des Kettenwagen im Kriege spreche, nur eine Konstatierung



vornehmen. Es fällt mir nicht ein zu behaupten, daß wir etwa nach dem Kriege wieder zum Kettenwagen zurückkehren sollten. Es handelt sich nur darum, daß im Kriege für spezielle Zwecke der Kettenwagen vorgezogen wird. Ich möchte da an ein Wort Ihres Grillparzer erinnern, der, als man ihn fragte, wen er für größer halte, Goethe oder Schiller, die salomonische Antwort gab: „Freuen wir uns, daß wir zwei solche Kerle haben!“ Freuen wir uns also, daß wir Kettenwagen und Cardanwagen haben.

Ich habe es mir bei der Fabrikation aller unserer Typen zum Grundprinzip gemacht: Nicht sparen, sondern das Beste liefern! Dieses Prinzip habe ich selbstverständlich auch bei den leichten Lastwagen eingehalten, mit deren Erzeugung wir übrigens schon lange vor dem Kriege begonnen haben. Wo es nur möglich ist, verwenden wir Schmiedeteile, um so den Wagen bruchsicher zu machen. Da haben wir wieder ein Rechenexempel. Einerseits gibt man etwas mehr Geld für gutes Material aus, andererseits erspart man an Gewicht und der Wagen ist dann auch ein wertvolleres Objekt. Ich bin sehr erfreut, sagen zu können, daß nach allen Mitteilungen, die ich erhalte, die Mercedes-Wagen sich im Kriege sehr gut bewährt haben. Ich bin darüber, wie gesagt, sehr erfreut, aber ich bin nicht im geringsten erstaunt, denn für mich ist es eine Selbstverständlichkeit, daß ein Mercedes überall, unter allen Umständen, Untertürkheim Ehre macht. Gerade aus jenen Gegenden, wo die Anforderungen an die Wagen die allergrößten waren, kommen die besten Berichte. Das ist übrigens begreiflich, denn je schärfer die Zerreißprobe ist, desto mehr zeigt sich die Qualität des Mercedes. Das sind die erfreulichen Folgen unseres Prinzips: Qualität, Qualität, Qualität! Mit Billigkeit läßt sich dieses Prinzip nicht vereinigen, aber wir sind mit unserem Prinzip bisher sehr gut gefahren und unsere Kunden sind im vollsten Sinne des Wortes noch besser gefahren. Der Grundsatz, nur Qualitätsware zu liefern, ist, wenn ich so sagen darf, das Leitmotiv von Untertürkheim und wird das Leitmotiv auch bleiben. Was ich hier von Untertürkheim sage, das gilt auch für die Fabrik Berlin-Marienfelde, für die ich mitverantwortlich bin.

Unser Schiebermotor. Wenn ich erwähnt habe, daß die Mercedes-Wagen sich im Kriege bestens bewährt haben, so meine ich da selbstverständlich auch unsere Wagen mit Schiebermotoren. Vom Schiebermotor kann man wirklich sagen, daß sein Bild, von der Parteien Haß und Gunst verzerrt, in der automobilistischen Zeitgeschichte ziemlich lange geschwankt hat. Das ist übrigens immer so, wenn eine neue Idee auftaucht. Es ist doch höchst angenehm, sich auch konstruktiv in alten ausgefahrenen Geleisen zu bewegen! Nun, man kann irgend einer guten Idee Hindernisse in den Weg legen, man kann sie vielleicht auch aufhalten, aber man kann nicht verhindern, daß sie sich schließlich doch durchsetzt. Und so hat man mit all den tiefsinnigen „Wenn“ und „Aber“ die Verbreitung des Schiebermotors im Automobilismus nicht hindern können. Die graue Theorie konnte der Praxis nicht standhalten, der feldgrauen Praxis schon gar nicht.

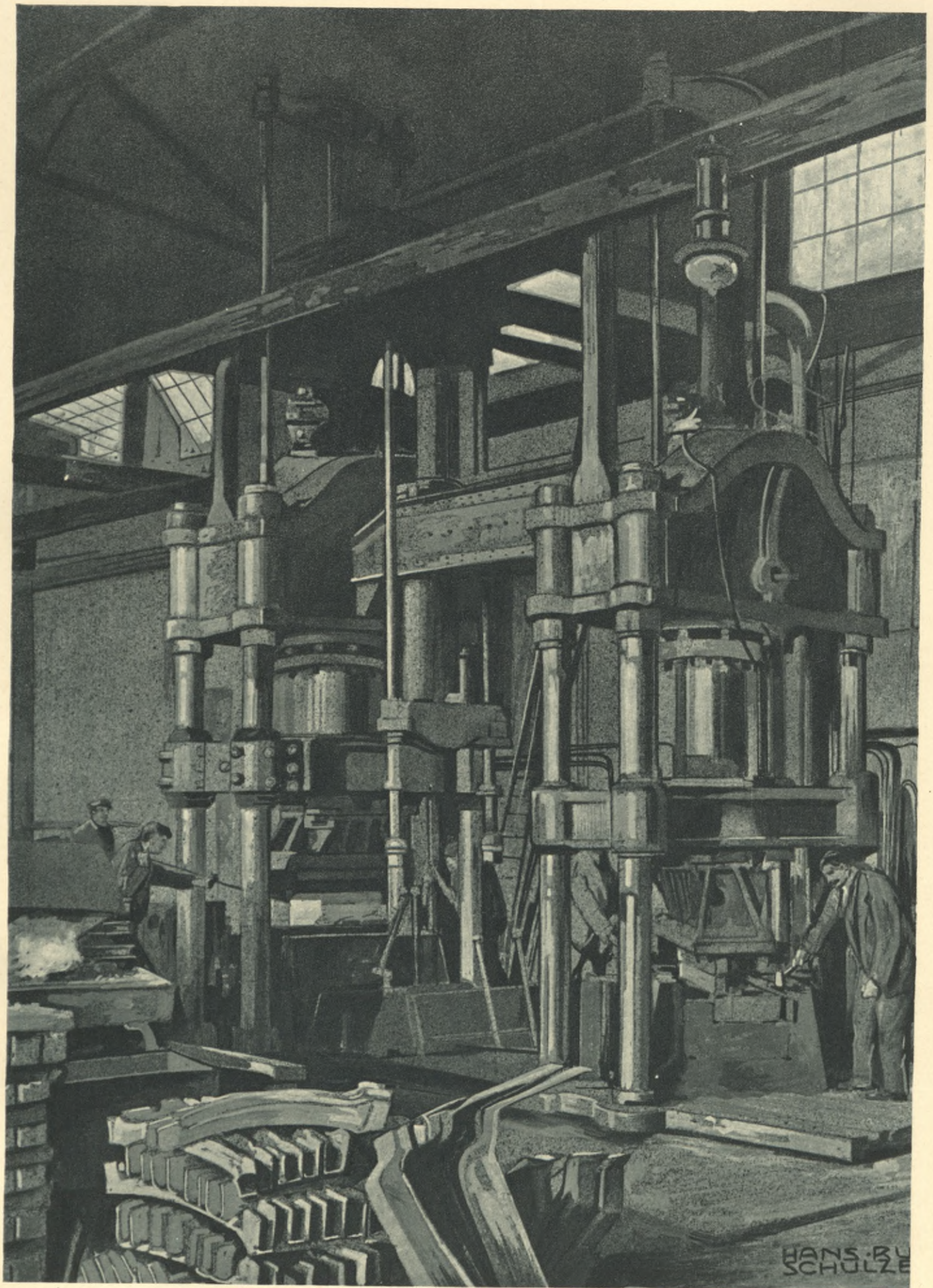
Die feldgraue Praxis hat unseren Mercedes-Schiebermotor nicht nur für kriegsbrauchbar, sondern sogar für sehr kriegstüchtig befunden. Das sagen mir die vielen erfreulichen Berichte, die ich von den Kriegsschauplätzen über unsere Mercedes-Schiebermotoren vernehme. Du lieber Gott, wenn man sich immer so gleich ins Bockshorn jagen, wenn man sich durch das Bombardement mit „Wenn“- und „Aber“-Granaten einschüchtern ließe! Ich finde, daß es mitunter seine Vorteile hat, wenn man konstruktiv ein wenig Dickschädel ist. Uns Schwaben rühmt man ja diese schöne Eigenschaft nach. Ich war ein Dickschädel in meiner Auffassung vom Vierräderantrieb, ich war derselbe Dickschädel in meinem Standpunkt gegenüber dem Schiebermotor. Ich habe bei jeder



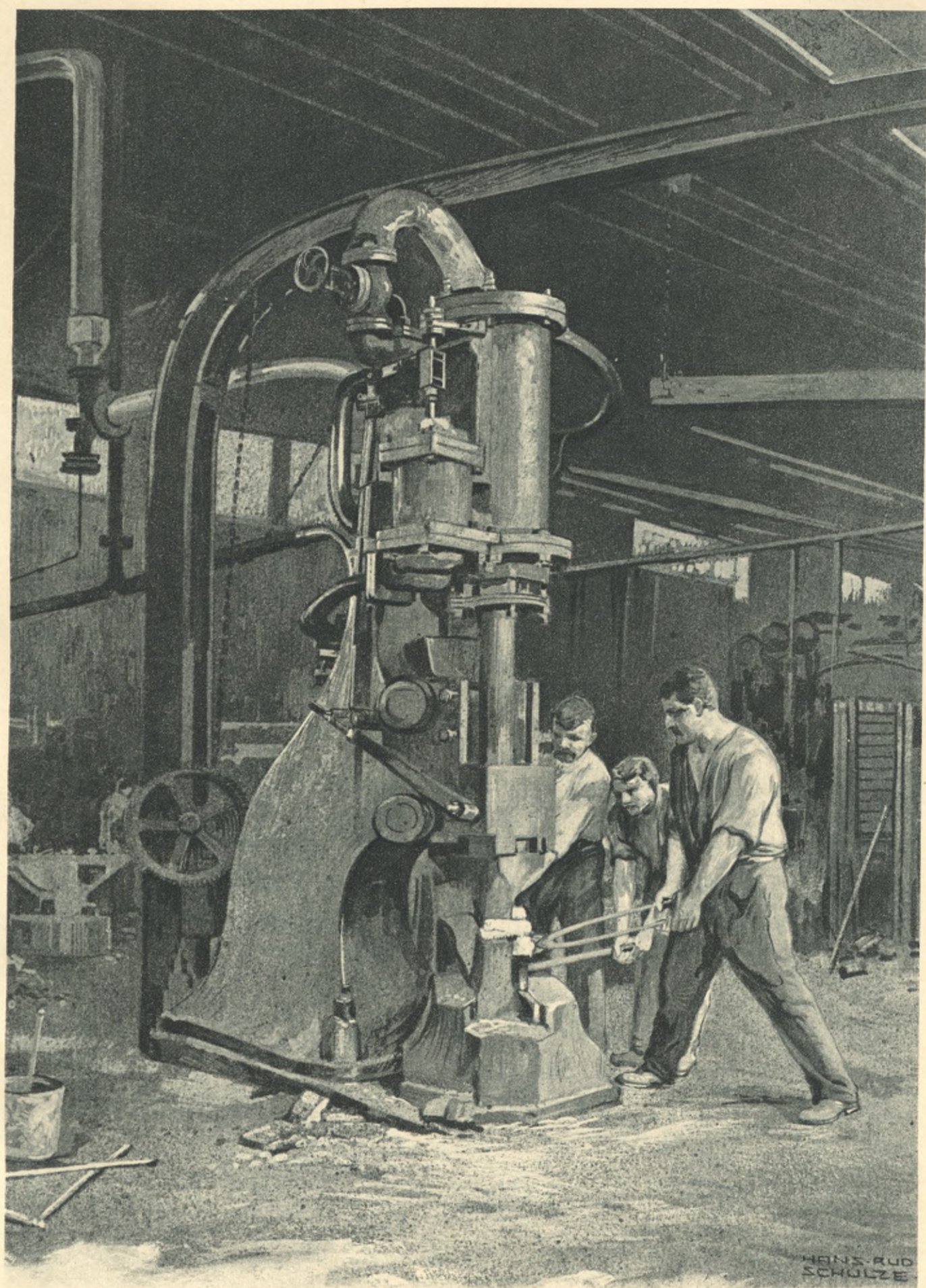
schicklichen Gelegenheit darauf hingewiesen, daß der Schiebermotor leichter und einfacher zu behandeln ist als der Ventilmotor. Das System der Schiebermotoren hat sich noch zu Friedenszeiten durchgesetzt, es ist beinahe Mode geworden, und ganz besonders unsere Mercedes-Schiebermotoren haben viele Freunde gefunden. Es ist die alte Anekdote, sinngemäß variiert: Mercedes ist gut — Schiebermotor ist gut — wie gut ist erst Mercedes-Schiebermotor! Nun kam der Krieg, der wirklich für alles, was da mittut, die schärfste Zerreißprobe ist, die man sich denken kann. Ich wiederhole es hier nochmals: der Mercedes-Schiebermotor hat sich im Felde nicht nur kriegsbrauchbar, mehr noch, er hat sich als hervorragend kriegstüchtig erwiesen. Man hat gegen den Schiebermotor mancherlei Vorwürfe erhoben, unberechtigte und scheinbar berechnigte. Zu den scheinbar berechtigten gehörte der von der Schwierigkeit der richtigen Schmierung. Selbst Verteidiger des Systems gaben zu, daß man nur immer das beste Öl verwenden darf. Suchen Sie sich nun gefälligst im Kriege das beste Öl aus, kaprizieren Sie sich unbedingt auf das beste Öl! Da heißt es eben nehmen was man kriegt, und daß man da nicht immer das beste bekommt, das weiß wohl jedermann. Und trotzdem sind alle jene, die im Kriege Mercedes-Schiebermotoren benutzt haben, voll des Lobes. Es sind Herren im Felde, die mit unseren Mercedes-Schiebermotoren bis zu 35 000 km anstandslos zurückgelegt haben, ohne daß irgendwelche Schwierigkeiten eintraten, geschweige denn, daß Reparaturen notwendig gewesen wären. Ich kann nur immer und immer wieder sagen: Die einzige Pflege, die ein Schiebermotor benötigt, ist die, daß man nach einer Fahrleistung von etwa 15 000 bis 25 000 km die Zylinderköpfe abheben und das Innere vom Ruß reinigen muß. Das ist eine einfache und leichte Arbeit, in kaum einem halben Tag gemacht. Die Kriegsbrauchbarkeit, die Kriegstüchtigkeit des Schiebermotors steht, nach allem was wir wissen, außer Zweifel. Ich weiß wirklich nicht, ob man da jetzt imstande sein und ob man noch gelaunt sein wird, einen Laboratoriums-Gegenbeweis zu errechnen.

Verwechslung von Begriffen. Ich glaube, meine Äußerungen wären unvollständig, wenn ich mich über eine Frage ausschweigen würde, die schon jetzt während des Krieges Veranlassung zu verschiedenen Erörterungen gegeben hat. Es lag auf der Hand, die Frage zu erörtern, welchen Einfluß die Kriegserfahrungen auf die Automobilkonstruktion haben werden. Es ist da wieder einmal das Schlagwort von der „Vereinfachung“ des Automobils aufgetaucht. Meiner Meinung nach verwechselt man hierbei die Begriffe „einfach“ und „primitiv“. Eine Maschine kann sehr wohl einfach, sie braucht aber dabei nicht primitiv zu sein. Im Gegenteil, es würde von Übel sein, wenn sie primitiv wäre. Ich finde, daß das heutige Automobil in seiner ganzen Anlage einfach ist. Es hat alle Bestandteile, die es haben muß, um eben nicht primitiv zu sein; wir können da keinen dieser Bestandteile missen. Wir haben das Automobil im Verlaufe der Jahre vervollkommnet und wir können jetzt nicht wieder zurückgehen. Wir können nicht notwendige Bestandteile, die zur Vervollkommnung dienen, wegnehmen, nur dem Schlagwort der „Einfachheit“ zuliebe. Es wäre allerdings sehr einfach, auf der Blaupause soundsoviele Bestandteile zu streichen. Was würde aber dabei herauskommen? Doch nur etwas Primitives, etwas, dem wichtige Bestandteile fehlen, und dadurch erreichen wir nicht die zwar gewünschte, aber höchst überflüssige, ja sogar schädliche „Vereinfachung“. Wir müssen uns sehr hüten, in der Konstruktion des Automobils primitiver zu werden. Das würde einen argen Rückschritt bedeuten. Nehmen wir nun an, daß man ein Automobil dadurch einfacher machen will, daß man ihm von den usuellen vier Geschwindigkeiten eine Geschwindig-





Große Rahmenpresse



HENS-RUD
SCHULZE

Dampfhammer

keit wegnimmt. Bedeutet dies eine Vereinfachung? Nichts weniger als das. Das Automobil mit drei Geschwindigkeiten wird eben primitiver sein, als das mit vier Gängen. Ich glaube, das braucht man nicht erst zu beweisen. Es gibt Verfechter der Ansicht, die besonders den kleinen Wagen, um ihn zu „verbilligen“, um eine Geschwindigkeit kürzen wollen. Das hieße aber, den Teufel mit Beelzebub austreiben. Gerade für den kleinen Wagen wären sogar fünf Geschwindigkeiten vorteilhafter, als deren vier. Das ist doch sehr einfach zu verstehen. Die großen starken Wagen können mit vier zweckentsprechend übersetzten Geschwindigkeiten auf jedem Terrain die jeweilig gewünschte Arbeit leisten. Dem kleinen Wagen wird das bei vier Geschwindigkeiten schon viel schwerer fallen; erhält er aber fünf Geschwindigkeiten, so hat er eben mehr Variationsmöglichkeiten in der Anpassung an das Terrain. Fünf Geschwindigkeiten sind in diesem Falle geradezu eine Vereinfachung, wogegen drei Geschwindigkeiten den Wagen in seiner Leistungsfähigkeit primitiver machen würden. Über dieses Thema ließe sich ja sehr viel sagen, ich will mich aber damit begnügen, nur einiges herauszugreifen. Manche wollen die angestrebte „Vereinfachung“ auf sonderbaren Zickzackwegen erreichen; sie wollen z. B. eine Vereinfachung dadurch erzielen, daß sie wichtige Organe des Automobils verstecken. Das ist aber wirklich nur ein konstruktives Versteckspiel. Man vereinfacht doch nicht etwas, indem man so tut, als ob es nicht da wäre! Das verschleierte Bild von Saïs bleibt immer dasselbe Bild, ob es nun hinter dem Vorhang ist, oder ob man den Vorhang weggezogen hat; das hat mit der Vereinfachung nichts zu tun. Im übrigen verstößt dieses Verstecken wichtiger Organe gegen den Hauptgrundsatz der Automobilkonstruktion. Dieser Hauptgrundsatz ist: Leichte Zugänglichkeit. Angenommen, aber nicht zugegeben, daß das Automobil von heute kompliziert ist, so ist es klar, daß durch leichte Zugänglichkeit der einzelnen Bestandteile die Wartung erleichtert wird, wogegen man sie künstlich erschwert, wenn man diese Organe versteckt. Die sogenannten einfachen Ausstellungswagen können mir keinen Respekt einflößen. Das sind für mich Potemkinsche Dörfer, denn sie werden dem Publikum in einem Zustand repräsentiert in dem sie nicht fahrbar sind. An solch einen vereinfachten Ausstellungswagen kann ich erst dann glauben, wenn man ihn vor meinen Augen mit Betriebsstoff versieht und aus der Ausstellungshalle hinausfährt auf eine Tour von ein paar tausend Kilometern. Das Schönste von der ganzen Sache ist aber, daß das Publikum eine Vereinfachung in dem hier erwähnten Sinne überhaupt nicht wünscht. Noch ein Beispiel: Wir haben uns bemüht, die Spritzwand ganz frei von allen Organen zu machen. Das war die Leere des Schlachtfeldes, die Leere der Spritzwand. Das war aber dem Publikum zu leer. Und was tat das Publikum? Unsere Kunden gingen sofort daran, die Leere der Spritzwand durch alle möglichen und unmöglichen Nebenapparate, die sie an ihr anbrachten, zu „korrigieren“. Als ein Schulbeispiel dafür erinnere ich an den englischen Rolls-Royce-Wagen, der in einer Ihrer Alpenfahrten mitging und durch die vielen Organe, die auf der Spritzwand, ich möchte fast sagen, ausgestellt waren, den Spitznamen „Automatenbüfett“ erhielt. Das gefiel dem Publikum, und schließlich ist es doch das Publikum, schließlich sind es doch die Käufer, auf die wir Rücksicht nehmen müssen.

Die Kriegswagenteype. Ich glaube also, daß die Erfahrungen des Krieges auf die Konstruktion des Automobils im allgemeinen keinen wesentlichen Einfluß ausüben werden. Selbstverständlich gilt dies nicht für die verschiedenen Arten von Kriegswagen-Typen. Der Zivilist trägt eben Zivilkleidung, der Soldat muß eine Uniform mit all den notwendigen Ausrüstungsgegenständen haben, weil das zu seinem Berufe gehört. Und



so werden wir auch nach dem Kriege in der Konstruktion nach zwei Gesichtspunkten arbeiten müssen. Wir werden nach wie vor Automobile für den Bedarf und für die Wünsche des Zivilpublikums machen, und da sind uns die Richtlinien durch unsere Erfahrungen gegeben. Wir wissen, was das Publikum will: Qualitätsarbeit, Betriebssicherheit, Komfort. Was aber die verschiedenen Typen der Kriegswagen anbelangt, so ist das ein ganz anderes Kapitel. Gar sehr auf Details kann ich da nicht eingehen, denn unsere Heeresleitung hat im bisherigen Verlaufe des Krieges, wie in so vielen anderen Sachen, auch bezüglich der Automobile sehr schätzenswerte Erfahrungen gemacht, die sie aber wohlweislich für sich behalten und nach dem Kriege wohlweislich nur für sich ausnutzen wird. Das Automobil dient im Kriege in allen möglichen Variationen, die ich hier ja nicht anzuführen brauche. Man liest doch täglich in der Zeitung von den Lastwagen, Panzerwagen, Omnibussen, Sanitätswagen, Röntgenwagen, Telegraphiewagen, Werkstättenwagen, ganz abgesehen von den vielen Tourenwagen verschiedener Pferdestärken, die im Felde sind; man hat sogar automobile Kapellenwagen zusammengestellt. Jedenfalls wird die Frage der Kriegswagentype, wenn einmal ruhige Zeiten eingetreten sein werden, in den Fachvereinen und in der Fachpresse gewiß zu lehrreichen Diskussionen Veranlassung geben. Das eine aber darf man, ohne ein Amtsgeheimnis zu verletzen, schon jetzt sagen: zwischen einem Tourenwagen für die Benutzung im Frieden und demselben Wagen in seiner Kriegsverwendung ist ein großer Unterschied. Nehmen wir irgend einen starken Tourenwagen, ein Doppelphaethon, das also innen zwei Fondsitze und zwei Notsitze hat, außerdem den Lenkersitz und den Nebensitz, demnach sich für die komfortable Beförderung von sechs Personen eignet. Solch ein Wagen, den der gewissenhafte Chauffeur in Friedenszeiten wie seinen Augapfel hütet, welche Anforderungen werden an diesen selben Wagen im Kriege gestellt, und wie muß der sehr häufig geradezu zuschanden gefahren werden! Man hat des öfteren gehört, daß im Felde von irgendeiner Stelle zur anderen Truppen im Automobil geworfen wurden. Da haben außer dem Chauffeur nicht nur fünf Personen Platz genommen, sondern man hat das Automobil mit soviel Feldgrauen gepackt, als sitzend, stehend, auf den Trittbrettern, und wo sonst überhaupt noch ein Plätzchen frei war, unterzubringen waren. Mag der Wagen noch so schön lackiert sein, man schlägt unbarmherzig in den Lack die Haken, die zum Anbringen von Gewehren, Schaufeln, Krampen und was man eben im Felde alles geschwind mitnimmt, dienen. Die Wagen, die für eine Belastung von sechs Personen, Gepäck und nötigem Betriebsstoff konstruiert wurden, müssen jetzt zwölf oder mehr Personen, die Gewehre und sonstige Ausrüstung schleppen. Kein Wunder, wenn solch ein überlasteter Wagen schließlich zusammenbricht. Da haben wir also schon einen Fingerzeig, daß Kriegswagen, die man für solche Zwecke benötigt, entsprechend robust gebaut werden müssen, und daß man ihnen von Hause aus alle jene Vorrichtungen mitgeben muß, die jetzt gemangelt haben, weil man auf Tourenwagen im Frieden keine Gewehre, Krampen und Schaufeln mitnimmt. Das alles mußte improvisiert werden. Eleganz, Schönheit, Komfort, diese drei Dinge braucht der Kriegswagen nicht, hingegen aber kriegspraktische Ausrüstung. Ich kann es mir schon denken, daß man nach dem Kriege der Frage näher treten wird, ob es sich nicht empfehlen würde, das System der Subventionswagentype, das sich so sehr bewährt hat, zu erweitern. Warum sollen gerade nur Lastwagen subventioniert werden? Man hat es gesehen, daß der Staat im Kriege alles gebrauchen kann, was an Automobilen im Lande ist. Selbstverständlich kann man nicht alle existierenden Automobiltypen subventionieren. Es wäre wirklich ein Luxus, Luxusautomobile zu subventionieren. Man würde aber Leute durch gewisse Subventionierungen



anregen, für ihren Friedensbedarf Wagen auzukaufen, die bestimmte Ladeflächen haben, die im Verhältnis zur Nutzlast stehen, wie man sie im Kriege benötigt; Wagen, auf deren Fahrgestelle sich sehr leicht im Bedarfsfalle vorbereitete Sanitätskasten aufmontieren lassen und so weiter. Wenn man nur gehörig darüber nachdenkt und die Kriegserfahrungen ausnutzt, so wird man diese Art von Subventionstypen, die ich meine, schon feststellen können. Das sind dann eben Wagen, die der Private in Friedenszeiten für seine speziellen Zwecke sehr gut verwenden kann; tritt aber der Kriegsfall ein, so sind die Wagen vorhanden, die nicht erst einer besonderen Umänderung bedürfen, um sofort Kriegszwecken dienen zu können. So beiläufig nach dem Rezept einer bekannten Reklame: Ein Griff, ein Bett. Das heißt: Ein Griff, ein Kriegsauto!

Ein Blick hinter die feindlichen Kulissen. Wir haben aus den bisherigen Kriegserfahrungen sehr viel gelernt, aber auch bei unseren Gegnern ist das der Fall gewesen. Was da auf dem westlichen Kriegsschauplatze in automobilistischer Kriegserfahrung hinter den Kulissen vorgegangen ist, davon hat der Korrespondent amerikanischer Fachblätter, Mr. Bradley, sehr viel Interessantes mit einer Freimütigkeit erzählt, die uns Deutschen gewiß nicht unangenehm sein konnte. Bradley hat uns verschiedene Male einen Blick hinter die feindlichen Kulissen tun lassen, er hat aus seinen Erfahrungen Schlüsse gezogen, und er hat in amerikanischen Blättern ausgeführt, daß man auf Grund der Kriegserfahrungen dieses oder jenes so und so machen muß, weil es so, wie man es bisher gemacht hat, nicht gut war. Unter anderem hat er vorgeschlagen, jedes Kriegsauto nicht nur nach vorwärts, sondern auch nach rückwärts mit vier Geschwindigkeiten auszustatten, so daß es auf der Landstraße nicht zu wenden braucht. Je nach Bedarf wird entweder nach vorwärts oder nach rückwärts gefahren. Es wird keine sonderlichen Schwierigkeiten bieten, diesen Vorschlag in die Praxis umzusetzen. Man könnte darüber noch so manches sprechen, aber ich will mich mit dem begnügen, was ich hier angedeutet habe. Wenn wir wieder zur Friedenszeit zurückkehren, werden die Mercedes-Werke auf dem Posten sein, wie sie während des Krieges, vom Anbeginn an, auf dem Posten gewesen sind. Jetzt gärt und brodeln noch alles. Dann werden wir die Kriegserfahrungen vor uns haben, wir werden sie, gründlich, wie wir Deutsche schon sind, sichten, wir werden sie rubrizieren, wir werden sie gruppieren, kurz und gut, wir werden mit ihnen all das machen, was zum Nutzen unseres Vaterlandes zu machen notwendig sein wird.

Bei den Mercedes-Werken hat es immer geheißen: Rast' ich, so rost' ich. Wir werden auch nach dem Kriege weder rasten noch rosten, sondern vorwärts schreiten, jedoch ohne Ungestüm, bedächtig, wie dies unsere Art ist. Denn das ist auch ein gutes deutsches Sprichwort: Eile mit Weile!





III

DIE ENTWICKLUNG DER DAIMLER-MOTORBOOTE



GOTTLIEB DAIMLER, dessen Name in der Geschichte des Automobilismus mit goldenen Lettern vermerkt ist, kann der Vater des Motorbootwesens genannt werden. Er hatte die vielseitige Verwendungsmöglichkeit seiner Erfindung klar erkannt, und so widmete er seine Kraft nicht nur dem Bau von Automobilen, sondern ging auch sehr bald daran, ein Boot mit einem Motor auszustatten und die ersten Versuche auf dem Neckar durchzuführen. Dieses historische Boot, das in seiner Art einzig dasteht, war sechs Meter lang und konnte elf Personen aufnehmen. Die Geschwindigkeit, die mit dem kleinen ein- bis zweipferdigen Motor erreicht wurde, betrug zehn Kilometer. Als das Fahrzeug in Frankfurt a. M. 1886 auf Einladung des dortigen Regatta-Vereines vorgeführt wurde, ging es unter dem Jubel der Zuschauer über die Rennstrecke.

Eines der ersten kleinen Daimler-Motorboote erhielt Fürst Bismarck im Mai 1889; es besaß einen einpferdigen Einzylindermotor, war 6 m lang und für den Friedrichruher See bestimmt, auf dem es heute noch zu finden sein dürfte. Auch die ersten Versuche mit einem Gleitboot fielen in jene Zeit.

Geradezu eine Umwälzung auf dem Gebiete des Frachtverkehrs brachte das Daimler-Motorboot aber auf den Hamburger Fleeten hervor, für welche von 1888 an hunderte von einpferdigen Einzylinder- und zweipferdigen V-Zylinder-Motorbooten bestellt wurden, die zum Transport der Güter von den großen Frachtschiffen nach den Speichergebäuden und umgekehrt dienten. Während nämlich bisher nur mit der Flut in die Fleets ein und mit der Ebbe ausgefahren werden konnte, wurden die Schiffer durch die Motorboote von den Gezeiten unabhängig, der Verkehr zwischen Lastschiff und Speicher konnte ununterbrochen stattfinden und wickelte sich infolgedessen ungleich vorteilhafter ab als zuvor.

Natürlich konnte der Daimler-Schiffsmotor seine heutige Bedeutung erst erlangen, nachdem durch den Bau stärkerer Fahrzeuge die Verwendungsmöglichkeiten ausgedehnt worden waren. Schon im Jahre 1889 hatten die deutschen Strom- und Wasserbaubehörden, wie z. B. die Kaiserliche Kanalkommission des Nordostsee-Kanals, eine große Anzahl Daimler-Boote in Dienst gestellt, die bei 10 m Länge und 2 m Breite, mit einem 4pferdigen Daimler-Benzinmotor ausgestattet, eine Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde erreichten. Doch erst



im Jahre 1890 wurden die Daimler-Schiffsmotoren in den weitesten Kreisen bekannt. Es war anlässlich der damals in Bremen abgehaltenen Gewerbe-Ausstellung. In der Folge wandten sich verschiedene Werften der neuen Industrie des Motorbootbaues zu, die Bootskörper erhielten eine der neuen Antriebsart entsprechende Form, und wie sich diese entwickelten, so reifte auch der Daimler-Bootsmotor heran. Die geringen Betriebskosten, die einfache Handhabung und die rasche Fahrbereitschaft haben ihm rasch das Feld erobert.



1886: Das erste Daimler-Motorboot.

Daß die Daimler-Motorboote der damaligen Zeit bei geeigneter Bauart des Bootskörpers schon eine sehr beachtenswerte Geschwindigkeit zu entwickeln vermochten, geht beispielsweise daraus hervor, daß ein schnittig gebautes kleines Daimlerboot lange Zeit bevor es Motorboot-Regatten gab, als Begleitboot bei Ruder- und Segelregatten Verwendung fand und sich so großer Beliebtheit zu erfreuen hatte, daß es wegen seiner Vorzüge gegenüber anderen Begleitbooten während der günstigen Jahreszeit von den Händen des einen Ruderklubs in die des anderen ging. — Auch ein erstes Motorschnellboot machte zu jener Zeit von sich reden, und zwar erstmals gelegentlich eines großen Wassersportfestes auf dem Wannensee, dem auch die Kaiserlichen Majestäten beiwohnten und bei dem u. a. ein Torpedoboot gezeigt, Rettung von Schiffbrüchigen demonstriert wurde, Regatten stattfanden usw. Das Schnellboot



1891: Rettungsmanöver auf dem Wannsee. Erstes Daimler-Rennboot, lief 23 km.

hatte einen 5pferdigen Daimlermotor und wurde dem Kaiser von Gottlieb Daimler bei diesem Feste vorgeführt.

Die erste Ausstellung von Daimler-Motorbooten und Automobilen fand bereits 1889 während der Pariser Welt-Ausstellung statt. 1896 wurde auf der Stuttgarter Elektrizitäts- und Kunstgewerbe-Ausstellung neben Daimler-Motoren und Automobilen aller Art auch ein Daimler-Motorboot gezeigt. Es war ein



1892: Daimler-Motorboot auf dem Neckar in Cannstatt.

sechs Meter langes Stahlboot mit einferdigem Benzinmotor, der patentierte Antriebs- und Wendevorrichtung, Welle und Schraube besaß.

Welche unglaubliche Leistungsfähigkeit dem Daimler-Bootsmotor innewohnte, bewies sich im Verlaufe einer abenteuerlichen Fahrt um Sizilien, einer Fahrt, die den Bootsinsassen beinahe das Leben gekostet hätte. Es waren der Ingenieur F. Rodriguez und Kapitän O. Giovanni, ferner zwei Matrosen, die das kühne Wagestück mit dem Motorboot „Daimler“ unternahmen und in zwölf Tagen beendigten. Die Fahrt, die vom 12. Juli 1892 bis zum 24. desselben Monates dauerte, brachte den Beweis, daß das Daimler-Bootssystem



1893: Daimler-Motorboot in Königswinter.

seetüchtig ist. Das Boot war acht Meter lang, hatte einen vierferdigen Daimler-Motor und vier Tonnen Schiffsgehalt. Die Fahrt führte schon von Palermo ab durch stürmisches Meer; dennoch erreichte das Boot, das in der wilden Einsamkeit des Meeres nicht einmal einer Nußschale vergleichbar schien, am Abend des 13. Juli den Hafen von Milazzo. Auch am folgenden Morgen war die See nicht ruhiger, die Reise wurde aber dennoch fortgesetzt; nach viereinhalbstündiger Fahrt war das 30 Meilen entfernte Messina erreicht. Das Boot kam oft in große Gefahr, von den hochgehenden Wogen zum Kentern gebracht zu werden. Das Fahrzeug war manchmal wie unter Wasser vergraben und flog dahin wie ein mückenhaschender Fisch, verschwand in den Wellen und sprang über die Schaumkronen, scheinbar ein Spiel der Wellen, aber es hielt seinen Kurs. Der Daimler-Motor lief regelmäßig weiter, ohne

auch nur einmal auszusetzen. Die 287 Kilometer lange Strecke wurde trotz des schlechten Wetters in 22½ Stunden zurückgelegt, was einen Stunden-durchschnitt von 13 Kilometern ergibt. Die Pumpen mußten dabei fortwährend in Tätigkeit sein. Ein gleich großes Dampfboot wäre unter diesen Umständen vielleicht zu Grunde gegangen, weil die Wellen, die in das Boot schlugen, die Feuer ausgelöscht und dadurch die Fahrt unmöglich gemacht hätten. Der Daimler-Motor hielt stand. Der Verbrauch an Benzin betrug insgesamt 46 kg oder 2,080 kg in der Stunde, oder 520 g für die Stunde und Pferdestärke. Bei der weiteren Fahrt von Messina über Catania, Syrakus, Porto Empedocle, Marsala, Palermo, die angesichts des dumpfbrüllenden Ätna, besonders in der



Daimler-Motorboot 1902.

zweiten Hälfte ebenfalls unter fortgesetztem Kampf gegen Wasser und Wind zurückgelegt wurde, bewährte sich der Motor wieder ganz vorzüglich. Wie stürmisch die See war, zeigt, daß zu der Entfernung zwischen Mazzaro del Vallo und Marsala (27,78 km) 4 Stunden und 7 kg Benzin gebraucht wurden. Die zurückgelegte Gesamtstrecke und Fahrzeit betrug 1003,78 km in 88,25 Stunden, somit war die mittlere Geschwindigkeit 11,35 in der Stunde bei einem Gesamtverbrauch von 176 kg Brennstoff und 0,497 kg für die Pferdestärke und Stunde. Für die damalige Zeit eine glänzende Leistung der deutschen Motorboot-Industrie.

Die Motorboot-Industrie in Deutschland hatte schon um das Jahr 1890 an Boden gewonnen, ohne daß der Sport Anteil daran hatte. Als jedoch die Fortschritte der Automobiltechnik ihren Einfluß auf die Motorboot - Industrie auszuüben begannen, wandte sich auch die Sportwelt diesem neuen Wassersport zu. Bereits im Jahre 1901 beteiligten sich die ersten deutschen Rennboote an den internationalen Motorbootskonkurrenzen in Nizza, bei denen ein

mit einem Mercedes-Simplex-Motor ausgestattetes Boot mit 32,3 Stundenkilometer Geschwindigkeit eine Welthöchstleistung aufstellte.

Im Jahre 1902 war es wieder in Nizza, wo ein 40pferdiger Mercedes-Simplex mit 35,5 Stundenkilometer über 16 Seemeilen eine neue Welthöchstleistung schuf. Dieses Rennboot wurde im Winter 1902 in Boulogne-sur-Seine erbaut. Es ist einzig in seiner Art, da es niemals von der Konkurrenz geschlagen wurde. Die Maximalgeschwindigkeit betrug 35,5 km in der Stunde bei einer Leistung des Vierzylinder-Mercedes-Simplex-Motors von 40 Pferdestärken und 1000 Umdrehungen in der Minute. Der Benzinverbrauch belief sich auf nur 11,6 kg oder 290 g für die Stunde bei voller Belastung. Auch auf Fahrten wie nach Marseille—Nizza erwies es seine Seetüchtigkeit, so daß die Verwendung derartiger Schnellboote als Nachrichtenpinassen bei größeren Dampfern, bei der Marine und in den Häfen immer stärker wurde. Auch die Manövrierfähigkeit ließ nichts zu wünschen übrig. Ausgestellt war das Boot auf der Internationalen Motorboot-Ausstellung Wannsee 1902, die am 14. Juni eröffnet wurde und auf der auch ein von einem Daimler-Motor angetriebenes Luftschraubenboot des Grafen Zeppelin besondere Aufmerksamkeit erregte. Im September 1902 fanden dann anschließend die ersten Motorbootsregatten in Deutschland statt, die eine Dauerprüfung der ausgestellten Motorboote darstellten.

Den ersten bedeutungsvollen Sieg im Ausland errang im Jahre 1903 das deutsche Boot „Mercedes“ mit 40pferdigem Mercedes-Simplex-Motor im ersten Rennen von Paris zum Meer. Das Rennen führte über 322 km und wurde in allen sechs Etappen glänzend von Mercedes gewonnen. Im ganzen brachte dieses Boot seinem Eigentümer Charley, dem damaligen Pariser Vertreter der Mercedes-Verkaufsgesellschaft, vom 30. August bis 4. September, dreizehn Preise ein.

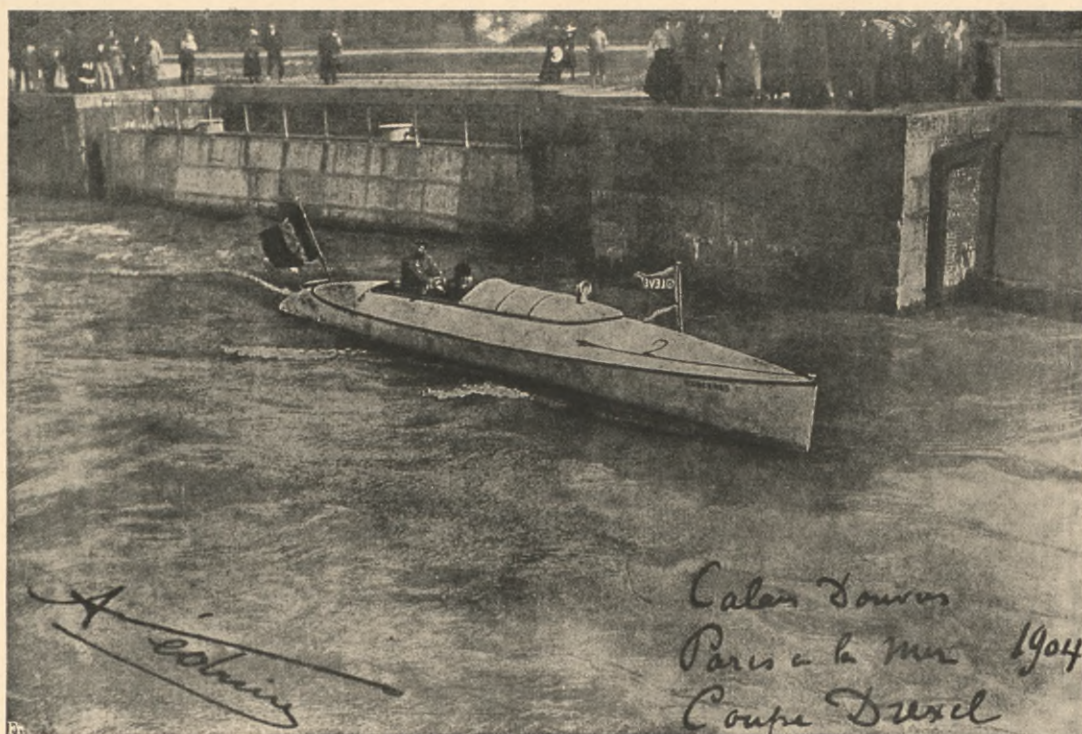
Das Jahr 1904 bezeichnet den eigentlichen Beginn des Motorbootsports in Deutschland selbst, nachdem durch die Initiative des Deutschen Automobil-Clubs, des späteren Kaiserlichen Automobil-Clubs, während der Kieler Segelregatten vom 22. bis 29. Juni in Anwesenheit des Deutschen Kaisers Motor-



Spiritus-Motorbeiboot der Kais. Yacht „Iduna“ mit 10pferdigem Daimler-Motor.

bootregatten veranstaltet wurden, aus denen sich in der Folge die wichtigsten motorsportlichen Ereignisse entwickeln sollten.

Die erste internationale Motorbootwoche in Monaco war für die Daimler-Motoren-Gesellschaft von ganz besonderer Bedeutung. Im Rennen am 6. April 1904 belegte Charleys „Mercedes I“ den zweiten Platz. Ein glänzender Sieg war dem Motorboot „Mercedes IV“ des Ingenieurs Védrine bei der Wettfahrt Calais—Dover am 8. August 1904 beschieden, auf der er 21 Bewerber mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometer hinter sich ließ. Das Boot war mit einem 80pferdigen Mercedes-Motor (Gordon-Bennett-Type) ausgestattet und errang noch weitere Siege in der Wettfahrt



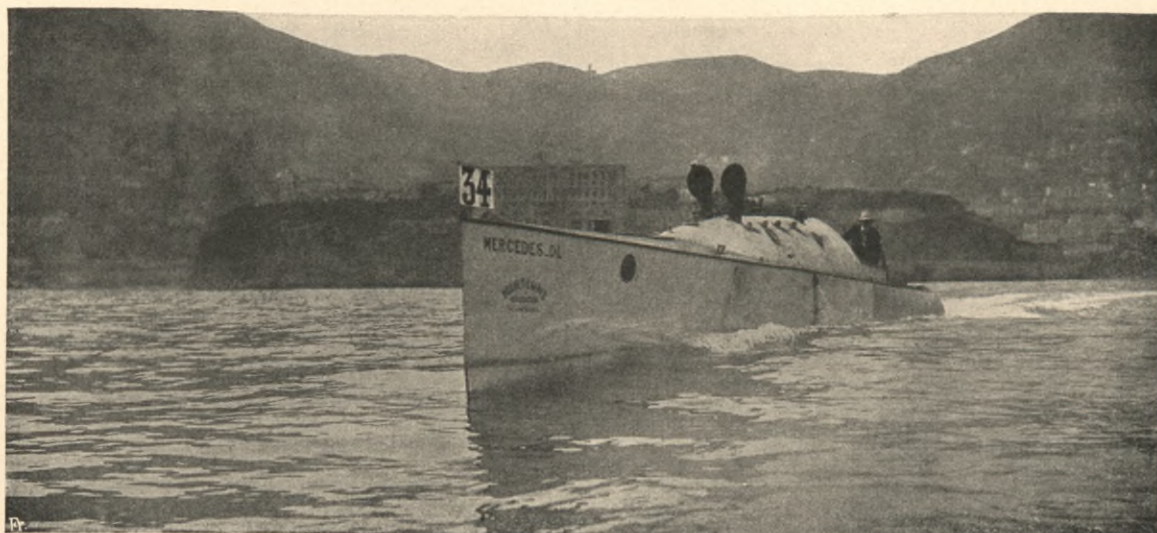
1904: Mercedes IV mit 80pferdigem Daimler-Motor.

von Paris zum Meer vom 14. bis 19. August gegen 28 Boote und am 24. August in dem Rennen über 4 Meilen zwischen Trouville—Deauville um den Anthony-Drexel-Preis.

In der Monacowoche im Jahre 1906 standen bereits sechs Boote mit Mercedes-Motoren als Vertreter Deutschlands in der Startliste. Unter diesen befand sich das Rennboot „Mercedes-Wiener-Neustadt“. Der Achtzylinder hatte 200 Pferdestärken, der Rumpf bestand aus Stahlblech.

Im Motorbootrennen Nizza—Toulon—Cannes—Nizza 1906 erreichte „Mercedes-Wiener-Neustadt“ die beste Zeit.

In der IV. Kieler Woche errang die seegehende Motoryacht „Stuttgart“ (Besitzer Gustav Braunbeck) mit Mercedes-Motor den Kaiserpreis und bei der ersten Motorbootszuverlässigkeitsfahrt 1907 auf dem Wannsee und der Havel das Boot „Marienfelde“ der Daimler-Motoren-Gesellschaft Marienfelde den ersten Preis.



1906: Mercedes D. L. in Monaco.

Das Ergebnis des Kampfes um den Preis der Ostsee 1908 stellte gleichfalls dem Mercedes-Motor ein glänzendes Zeugnis aus. Seine Überlegenheit hat der Daimler-Motor aber auch außerhalb der Rennstrecke in anderen Booten für die mannigfaltigsten Zwecke erwiesen, wofür der Gesellschaft zahlreiche Anerkennungen zuteil wurden. So wurde der Kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ ein 18pferdiges Daimler-Spiritus-Motorboot beigegeben, ein 6pferdiges Boot der Yacht „Lensa“ des Großherzogs von Oldenburg und ein 10pferdiges Spiritus-Motorboot der Kaiserlichen Yacht „Iduna“. Bei den verschiedenen Behörden, wie z. B. beim Kaiserlichen Kanalamt in Kiel, fahren Daimlerboote, ebenso ein



1909: „Liselotte“ in der Woche von Monaco mit Mercedes-Motor.

Fährboot über den Fehmarnsund, ferner auf der Weser und zwischen Ahlbeck und Heringsdorf und eine Reihe von Booten im Dienste der Behörden auf der Nordsee, der Ostsee, dem Frischen und Kurischen Haff, wo sie ihre Seetüchtigkeit bewiesen haben.

Durch besondere Konstruktionen ist auch dem Bedürfnis von Motorbooten für Reise- und Luxuszwecke, für die Befahrung von Gewässern mit starkem Strom, für Fracht- und Schleppdienst Rechnung getragen und dadurch den Daimler-Motoren ein weites und lohnendes Absatzgebiet geschaffen worden.

In der VI. Woche von Monaco, die 1909 stattfand, brachte das Rennen der beschränkten Rennklasse am 6. April dem Boote „Liselotte“ (Besitzer Hermann

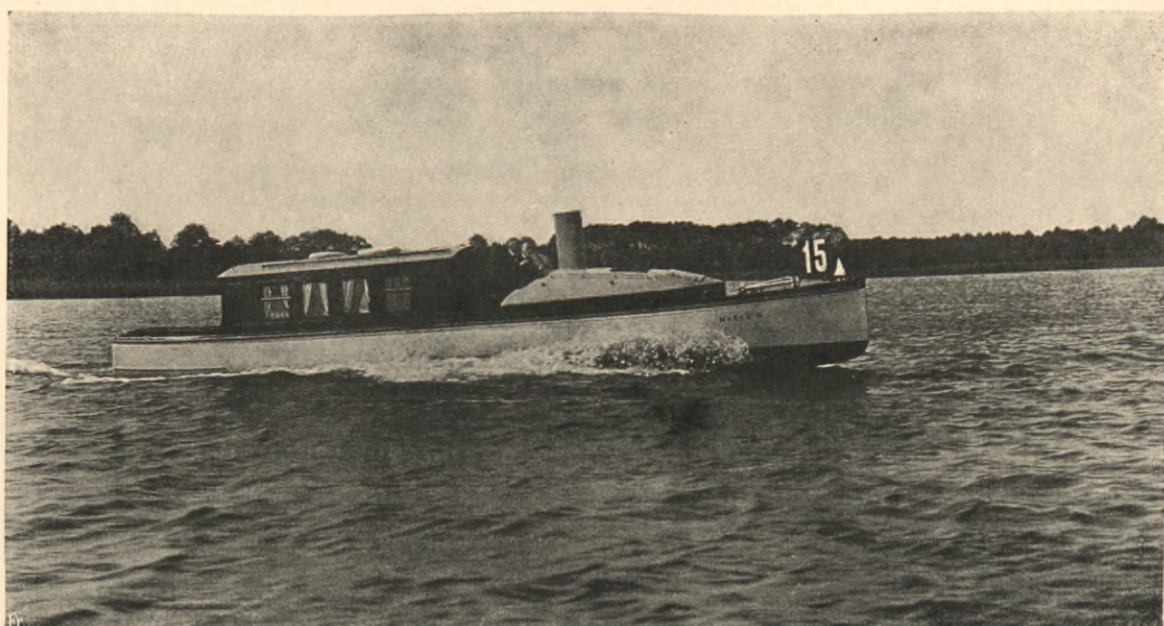


„Lürssen-Daimler“ ex „Daimler II“ Rennkreuzer, im Lanzpreis 1910 und Monaco 1911 siegreich.

Weingand) unter Führung von Hans Harder den Sieg. Diese 50 km lange Strecke wurde in 1 Stunde 6 Minuten 27 Sekunden zurückgelegt. In das Boot war ein Mercedes-Motor der Grand Prix-Type eingebaut. Am 9. April errang dasselbe Boot im Grand Prix der Motorboote den 2. Preis.

Auf der Internationalen Motorboot- und Motoren - Ausstellung 1910 im Zoologischen Garten in Berlin waren sieben Zwei- und Vierzylinder-Motoren verschiedener Typen ausgestellt, von denen der stärkste bei 700 Touren 115 Pferdestärken leistete. Außerdem sah man auch die im Vorjahre siegreiche „Liselotte“.

Die Bodensee-Woche vom 27. Juli bis 1. August 1910 ergab die Siege von: Daimler I im 40 km-Rennen, Daimler II (Lanzpreis), „Marienfelde“ mit Daimler-Motor und „Donnerwetter“.



1913: „Marga IV“ mit Daimler-Motor.

Die Monaco-Woche 1911 endete mit fünf Siegen des Lürssen-Daimler-Rennkreuzers „Daimler II“ (Lanz - Preissieger 1910). Unter anderem gewann es die beiden bedeutendsten Rennen um die „Meisterschaft des Meeres“ und den „Preis der Nationen“. Der Daimler-Motor erwies sich in diesen heftigen Kämpfen den stärksten und mit größter Sorgfalt vorbereiteten Gegnern als völlig überlegen. Die Wertungsfahrt des Deutschen Motorboot-Klubs brachte den Daimler - Motoren ebenfalls fünf Preise und die Kieler Woche den Preis der Ostsee. Das Motorboot „Boncourt“ mit Mercedes - Motor konnte in der 4. Bodensee-Woche, vom 18. bis 24. Juli 1911, gleichfalls zwei erste Preise und einen Ehrenpreis einheimsen.

In der Kaiser-Jubiläums-Wettfahrt auf der Müggel 1913 erkämpfte sich „Marga IV“ mit Daimler-Motor den Lanzpreis.

Das Kapitel über das Motorbootwesen wäre nicht vollständig, wenn wir nicht abschließend die Bedeutung des Motorbootes im gegenwärtigen Kriege erwähnten. Das Deutsche Freiwillige Motorboot-Korps hat sich mit seinen Fahrzeugen dem Heere zur Verfügung gestellt und in den Kämpfen im Weichselgebiet und während der blutigen Treffen im Gebiete der belgischen Kanäle wirksame Dienste geleistet. Die Mitglieder haben sich hier Lorbeeren geholt, die köstlicher sind als die von Nizza, Monaco und Paris.

Wir sehen, daß die Erfolge, die wir in diesem schrecklichsten aller Kriege errungen haben, zum großen Teil mit Hilfe des kleinen Benzinmotors erreicht wurden; auf der Erde, in der Luft und im Wasser. Daimlers Erfindung hat sich drei Elemente untertan gemacht und hilft uns siegen.



IV

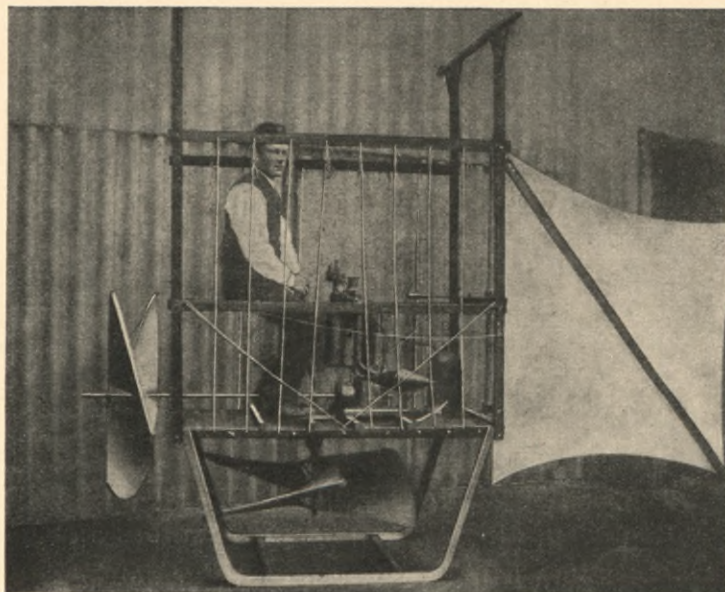
GESCHICHTE UND ENTWICKLUNG DER DAIMLER-LUFTFAHRZEUG-MOTOREN



EIN JAHRTAUSENDE ALTER TRAUM ist in Erfüllung gegangen. Die Sehnsucht des Menschen, fliegen zu können, hat ihr Ziel gefunden. Ihm sind Flügel gewachsen und er ist kräftig geworden, um sich der Erdenfesseln zu entledigen. Freilich nicht ganz so, wie es der Mythos wollte. Nicht Vogelflügel hoben ihn und nicht die Kraft seiner Arme, sondern ein Wunderwerk der Technik. Oder steckt in dem Mythos eine tiefere Wahrheit, waren es nicht doch seine kräftigen Arme, seine arbeitenden Hände, die ihn zur Höhe hoben, indem sie das Wunderwerk schufen, das ein Erfinderhirn erdacht?

Die Erfindung des Daimler-Motors öffnete den Weg, sie gab der Welt die Möglichkeit, den Ikariden-Traum zu verwirklichen. Man hatte ein Mittel gefunden, um den Kampf gegen die Luftströmungen wirksam aufzunehmen. Gottlieb Daimler kannte die Tragweite seiner Erfindung. Schon 1887 bot er dem Luftschiffer-Bataillon seine Konstruktion an, allerdings vergeblich.

Im Jahre 1888 wurden die ersten Versuche auf diesem Gebiete gemacht. Dr. Wölfert, der Leipziger Buchhändler, versuchte einen Aufstieg mit einem Luftschiffe, das einen vierpferdigen leichten Daimler-



Dr. Wölferts Luftschiffgondel 1888.

Motor trug. Es war am denkwürdigen Tage des 1. September im Hofe der Daimlerschen Fabrik auf dem Seelberg in Cannstatt. Das Luftschiff war mit seiner Gondel starr verbunden. Für die Vorwärtsfahrt



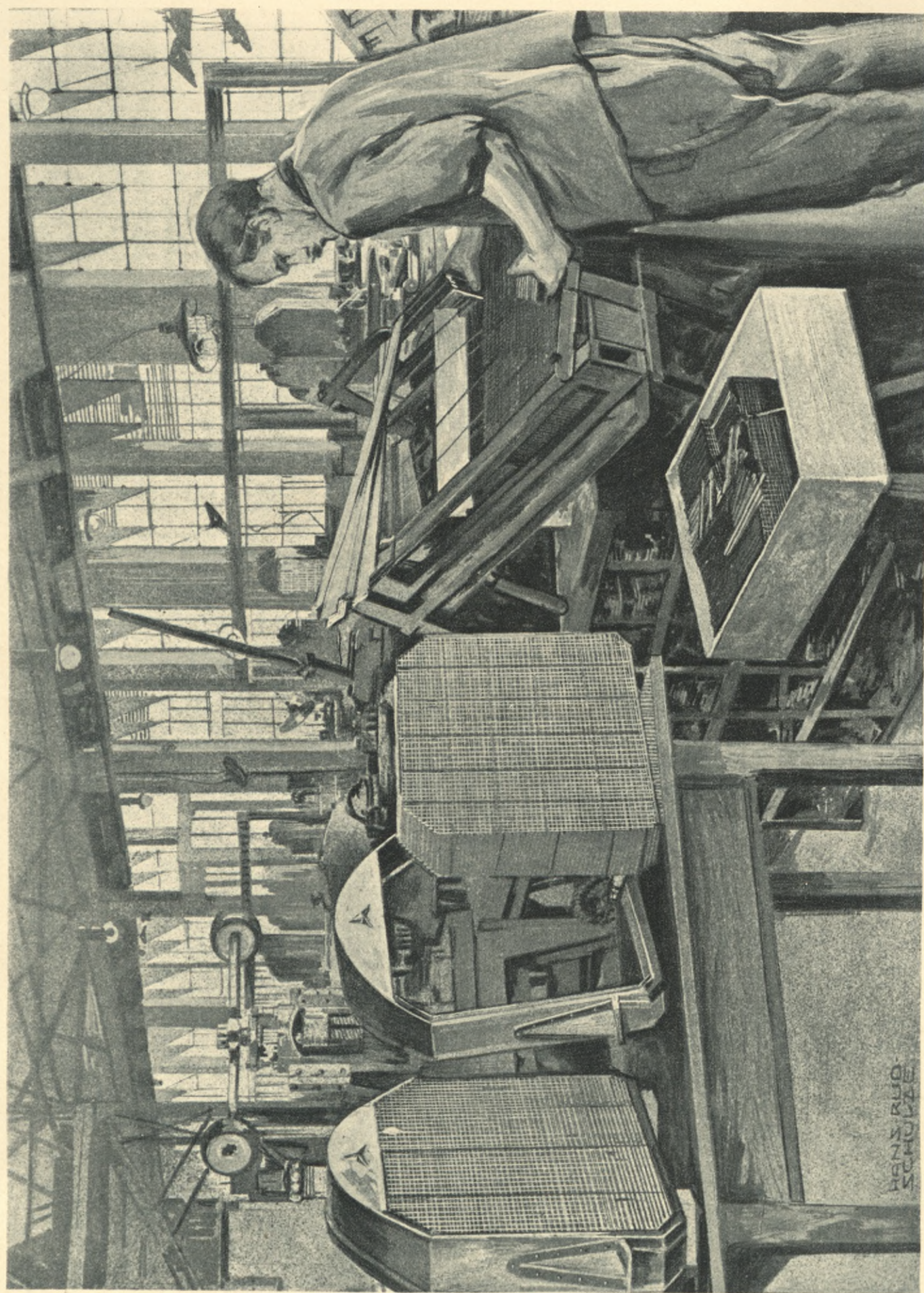
diente eine Schraube aus Holzgerippe mit Stoffüberzug; sie war am Ende einer Welle verbolzt, die mit dem Motor durch eine ein- und ausrückbare Konuskupplung in unmittelbarer Verbindung stand, wogegen für die Abwärtsfahrt eine senkrecht abwärts gerichtete Welle vorhanden war, deren Antrieb durch Reibungsscheibe erfolgte und am Ende eine Schraube trug. Durch Einrücken eines Hebels wurde das Luftschiff vorwärts getrieben und beim Zurückziehen des Hebels fiel das Luftschiff. Der Gaskörper hatte so geringe Ausmaße, daß er Dr. Wölfert nicht zu heben vermochte. Sein Gehilfe hatte indessen Schneid genug, an Stelle des Doktors zu treten, was er durch sein leichteres Körpergewicht zu befürworten wußte. Überdies entledigte er sich aller entbehrlichen Kleidungsstücke, bestieg die Gondel und schwebte von dannen. Das Luftschiff stieg bei Windstille auf und ging auf etwa vier Kilometer Entfernung hinter dem Burgholzhof bei Kornwestheim nieder. Ein zweiter Versuch brachte keine besseren Ergebnisse. Der Motor war zu schwach, einen stärkeren Motor vermochte das Luftschiff wieder nicht zu tragen, und somit waren die ersten Versuche wohl als mißglückt zu bezeichnen. Es ist heute nicht leicht festzustellen, welche Entwicklungsmöglichkeiten dem Wölfertschen Luftschiffe inne wohnten. Tatsache ist, daß es bei Windstille oder schwachem Winde der Lenkvorrichtung gehorchte, daß also schon damals die Lenkfähigkeit des Luftschiffes zweifelsfrei erwiesen wurde. Aber zur weiteren Ausgestaltung fehlte es in doppeltem Sinne an Mitteln. Eine Pferdekraft wog damals noch ziemlich viel, und ein Luftschiff ist auch heute noch ein teures Ding. So scheiterte der Gedanke vorläufig an der technischen und pekuniären Klippe. — Und schließlich an der Teilnahmslosigkeit der Zeitgenossen. . . .

Im Jahre 1892 begann der Stern des Grafen von Zeppelin aufzugehen. Vorläufig hatte der Graf noch mit Schwierigkeiten und Vorurteilen zu kämpfen, die die Götter vor den Ruhm gesetzt haben.

Ein Beispiel mag die allgemeine Ansicht über die Zeppelinschen Ziele deutlich machen. Der Schauspieler Dr. Tyrolt teilt es mit und bietet uns damit eine schwache Vorstellung der Schwierigkeiten, gegen die der Graf anzukämpfen hatte. Dr. Tyrolt erzählt: „Als ich im Jahre 1899 am Hoftheater zu Stuttgart ein Gastspiel absolvierte, saß ich an der gemeinsamen Mittagstafel im Hotel Marquardt. In einer Ecke des Speisesaales fiel mir ein äußerst lebhafter, alter Herr auf, der mehreren Offizieren etwas zu demonstrieren schien. Ich fragte meinen Tischnachbarn, ob er den Herrn kenne. Darauf antwortete der biedere Schwabe, indem er mir im Tone gutmütigen Bedauerns zuflüsterte: Dös ischt e Narr — ein Graf Zeppelin! Der gute Mann meint, er könnt' durch d' Luft fahre!“ — Das ist ein Beispiel für viele. Die Voreingenommenheit seiner Zeitgenossen zu überwinden war vielleicht eine ebenso große Arbeit wie die Lösung des Problems selbst. Im Jahre 1894 konnte er aber doch einer Kommission von Fachleuten seine fertigen Pläne vorlegen. Am 31. August 1895 hatte er das erste Patent auf sein starres Luftschiff genommen.

Inzwischen hatte auch Dr. Wölfert an seiner Idee weiter gearbeitet und es gelang ihm, die Firma L. A. Riedinger in Augsburg für seine Sache zu





Küchlenfabrikation

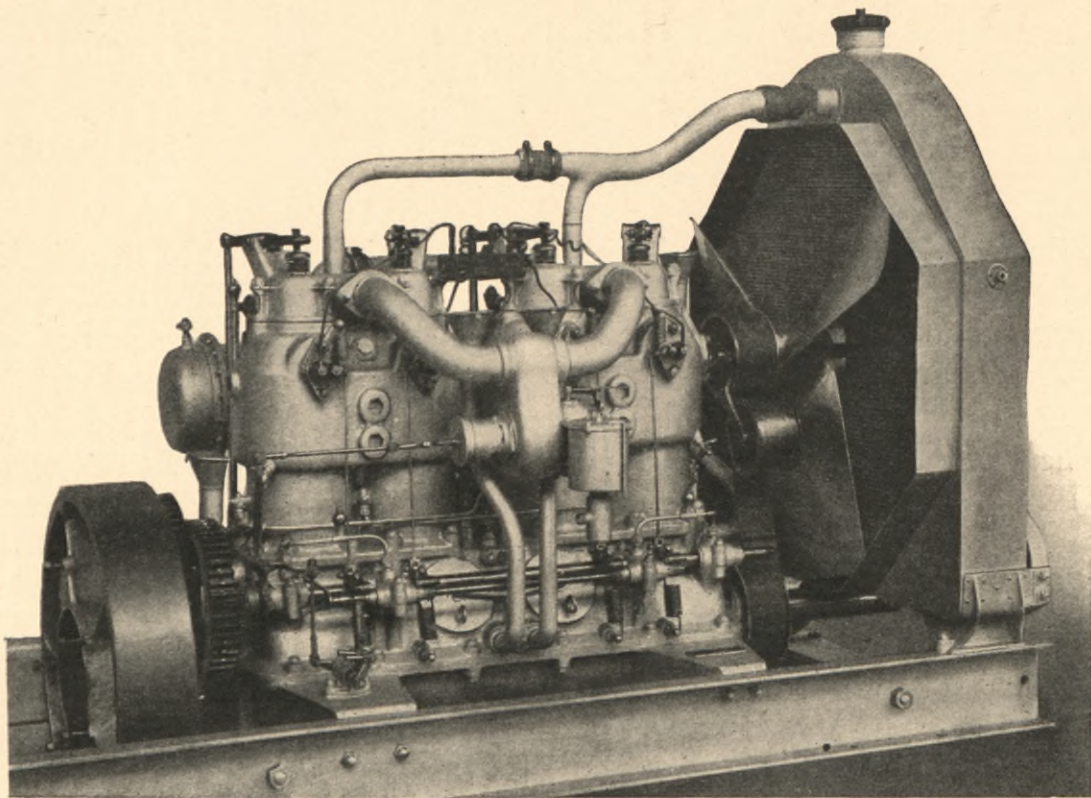
ON
K
N
Z
I
S
T

interessieren. In ein Luftschiff wurde ein Achtzylinder-Daimler-Motor eingebaut, oder besser gesagt, zwei gekuppelte Vierzylindermotoren.

Nach Schluß der Industrie-Ausstellung, die 1897 in Berlin stattfand, unternahm Dr. Wölfert mit seinem Mechaniker einen Aufstieg vom Tempelhofer Feld aus. Sie sollten lebendig nicht wieder zur Erde zurückkehren. In einer Höhe von tausend Metern geriet das Luftschiff in Flammen, die Gondel stürzte wie ein Stein zu Boden und zerschellte mit ihren Insassen. Die Ursache der Katastrophe konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden, doch ist es wahrscheinlich, daß das Bambusrohr des Steuerruders gebrochen war, und Dr. Wölfert, in der Absicht zu landen, das Gasauslaßventil geöffnet hatte, ohne vorher die Zündflamme des Motors abzustellen.

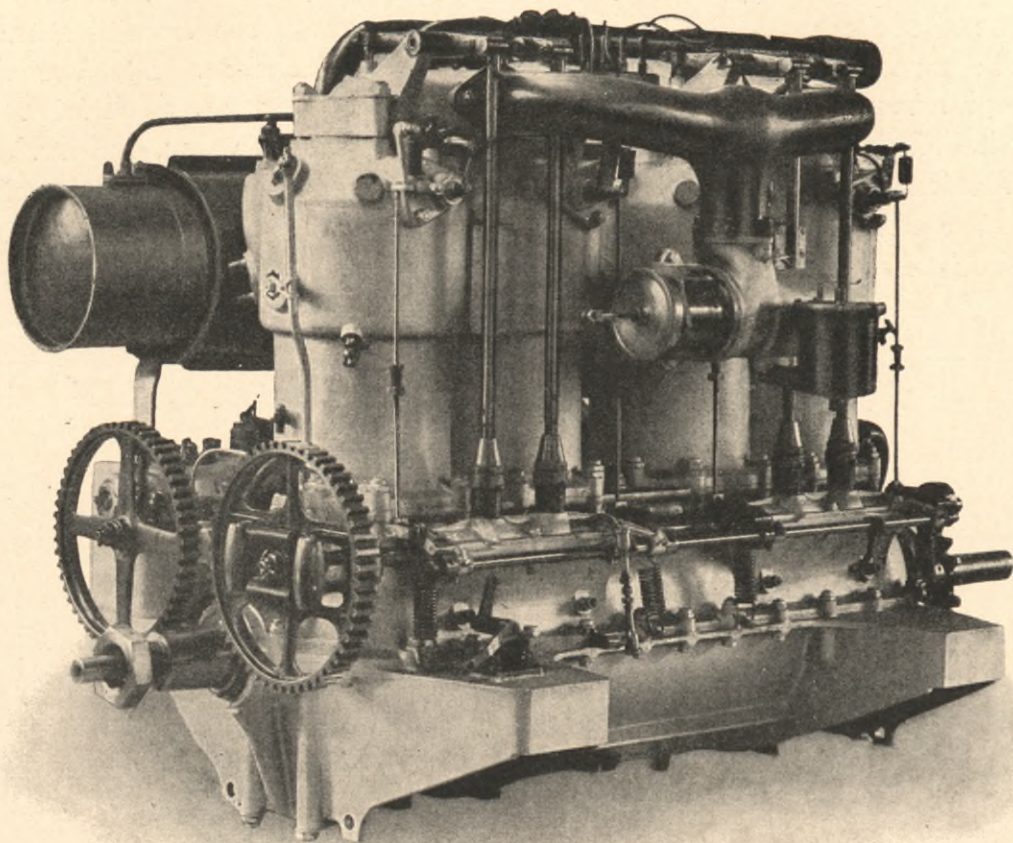
Auch die Luftschiffer David Schwarz-Agram, W. Kreß-Wien, Gebrüder Lebaudy-Paris, gebrauchten für ihre Luftschiffe Daimler-Motoren. Schwarz erhielt für sein Aluminiumluftschiff, mit dem er 1893 bei Petersburg Aufstiege unternahm, einen 5pferdigen Vierzylindermotor und für ein anderes, das 1897 bei Berlin aufstieg, einen 10pferdigen Vierzylindermotor.

Allgemeines Interesse erlangte der Daimler-Motor im Dienste der Luftschiffahrt aber erst durch die Verbindung mit den Arbeiten und Erfolgen des Grafen Zeppelin. Schon bei den Versuchen betreffend die günstigste Form der Luftschrauben bediente sich der Graf des Daimler-Motors. Die Maschine wurde zu diesem Zwecke in ein Boot eingebaut und hatte zwei mächtige Windflügel zu treiben, die das Boot vorwärts bewegten. Auch in den Werkstätten in Cannstatt wurden umfassende Versuche mit Luftschrauben unternommen. Nach



1908: 60pferdiger Daimler-Luftschiffmotor.

Fertigstellung der ersten Zeppelinhalle auf dem Bodensee im Jahre 1899 begann der Bau des Zeppelinluftschiffes Nr. 1. Es erhielt zunächst zwei 12pferdige Vierzylinder-Motoren. Im Jahre 1905 folgten aber für den späteren Z I zwei 90pferdige Motoren, 1907 für Z IV zwei 100pferdige und für Z III zwei 115pferdige Motoren.

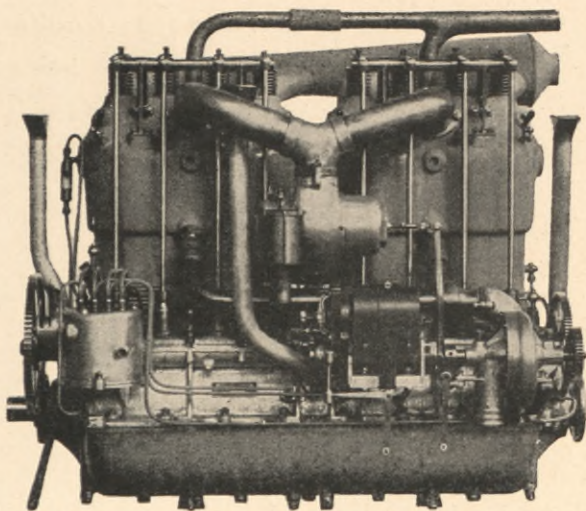


1908: 100 pferdiger Luftschiffmotor.

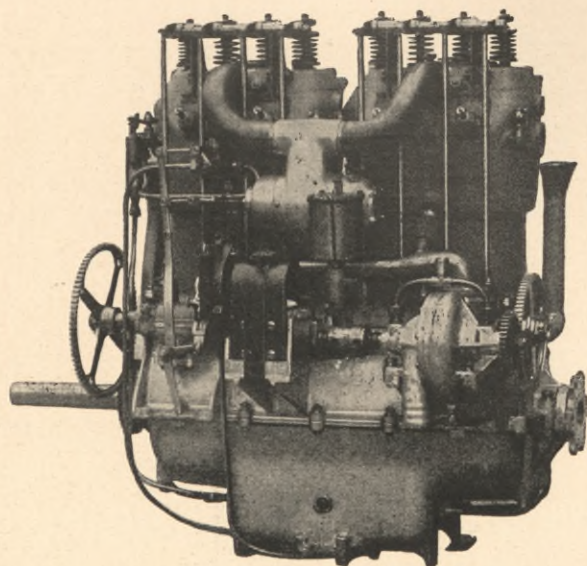
Zu den Abnehmern von Mercedes-Luftschiffmotoren zählten außerdem die Luftschiffkonstrukteure Major von Parseval, die Siemens-Schuckert-Werke, Professor Schütte, die Militär-Luftschiffer-Abteilung und Lebaudy in Paris.

Aus einem Wettbewerb, den die Motorluftschiff-Studiengesellschaft im Jahre 1908 veranstaltete, ging ein 100pferdiger Daimler-Vierzylinder-Motor als Sieger hervor, und in aller Erinnerung ist die epochemachende zwölfstündige Fahrt von Z IV, mit zwei 100pferdigen Motoren ausgestattet, von Friedrichshafen nach Luzern über Zürich und zurück (275 km) am 3. Juli 1908, und am 4. und 5. August von Friedrichshafen über Basel und Straßburg nach Mainz und über Stuttgart zurück nach Echterdingen, wo Z IV nach einer 600 km-Fahrt durch Sturm vernichtet wurde.

Wie in der Luftschiffahrt, so war dem Mercedes - Motor aber auch in der Entwicklung der Flugzeuge eine hervorragende Rolle beschieden, die in den vielen Flugerfolgen ihre Betätigung fand. Erst durch die Erfindung Gottlieb Daimlers war es dem Luftschiff- und Flugzeugbau möglich, die Flugmaschine

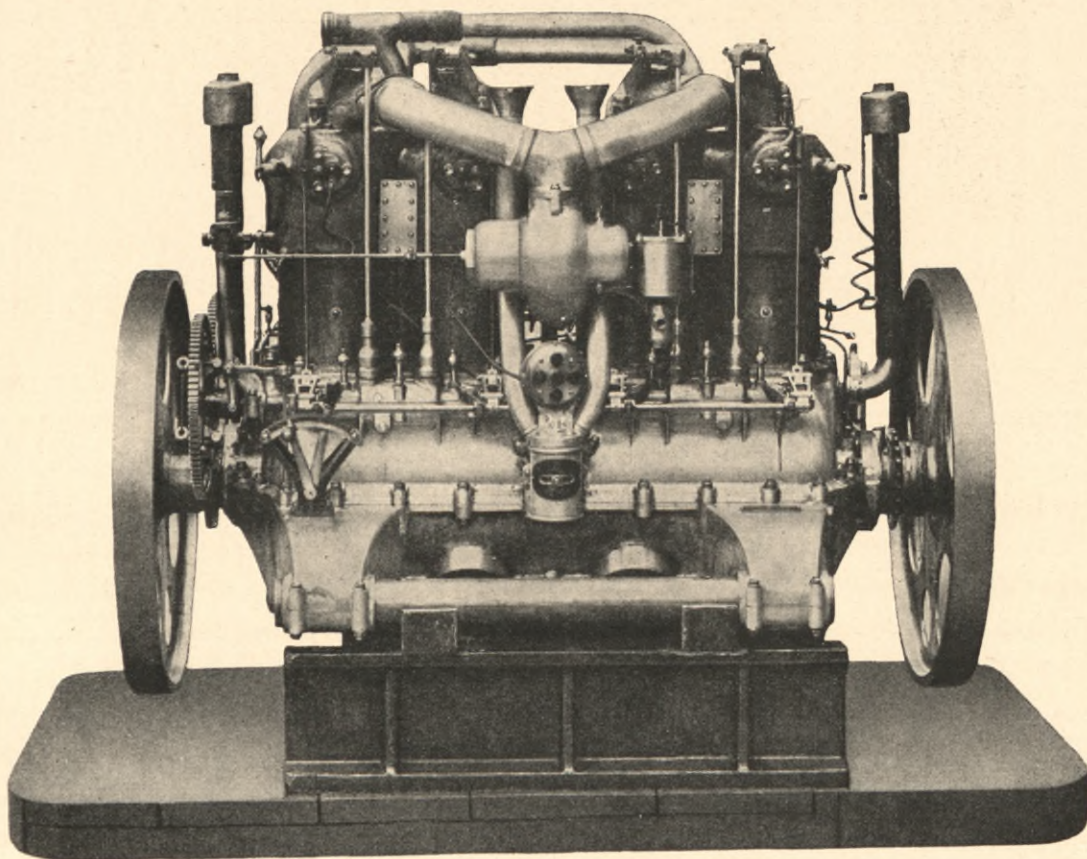


1909: 50pferdiger Flugmotor.



1909: 115pferdiger Flugmotor.

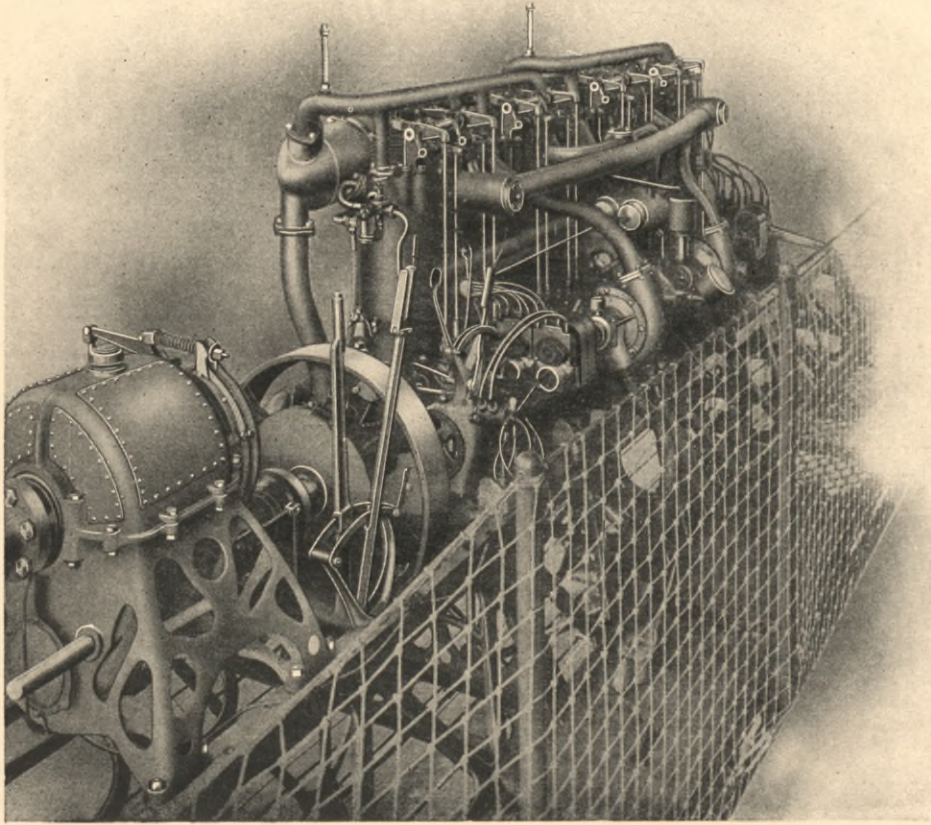
mit jener leichten Triebkraft auszustatten, die den Apparat bei geringstem Raumbedarf und höchster Leistung möglichst wenig belastete. Der Fortschritt in der Bezwingung der Luft ging Hand in Hand mit der Vervollkommnung der Motoren, die bei wesentlich geringerem Gewicht im Vergleich zu den früheren eine bedeutend höhere Kraftleistung aufwiesen. Den ersten 35pferdigen Vierzylinder-Mercedes-Motor für ein Flugzeug erhielt Ingenieur Kreß in Wien bereits



1909: 115pferdiger Luftschiffmotor.

im Jahre 1901 für seinen Drachenflieger. Es steht heute außer allem Zweifel, daß bei richtiger Erkenntnis des Wertes der Kreßschen Versuche damals schon die Entwicklung des motorischen Fluges eingesetzt hätte.

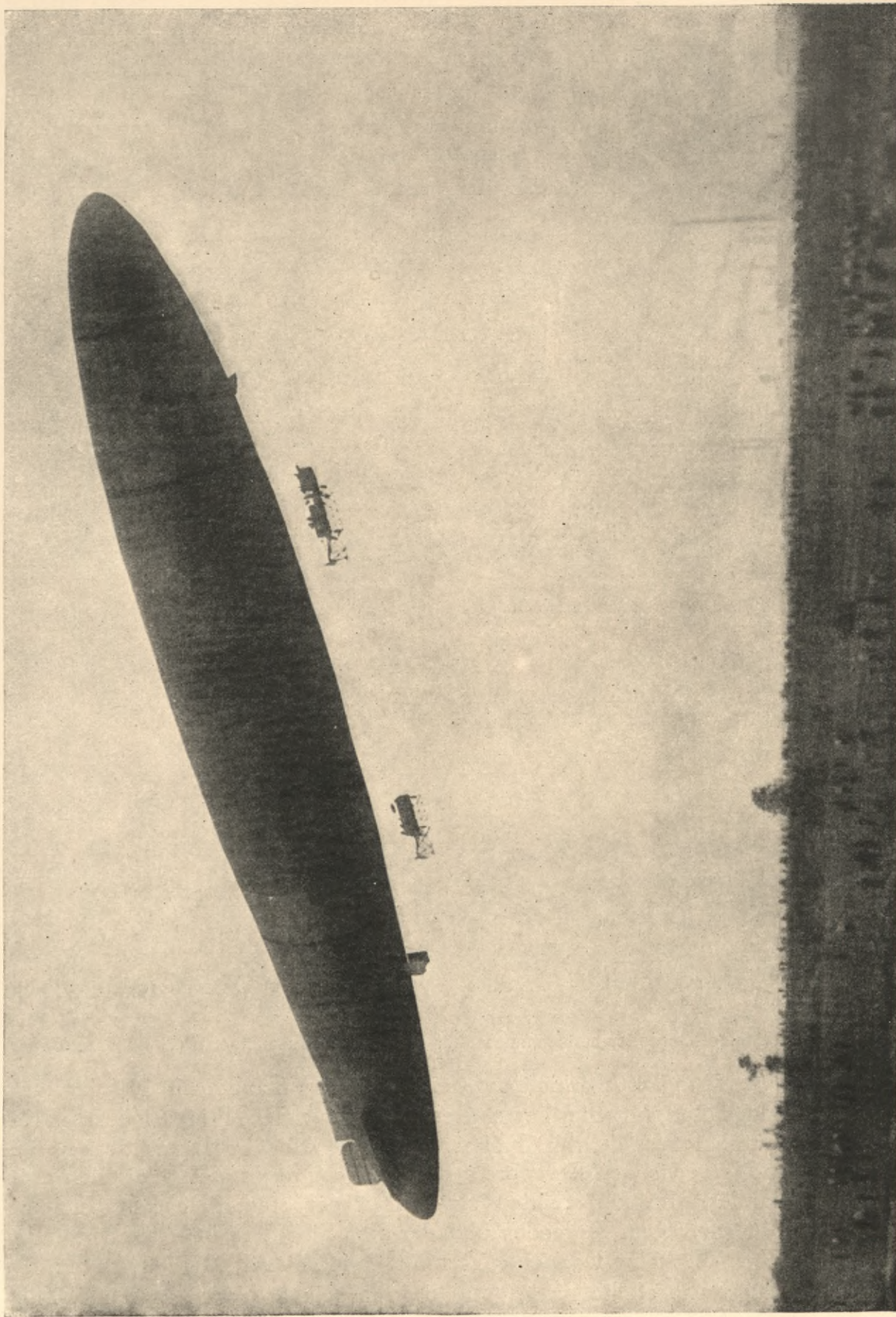
Eine nicht zu unterschätzende Unterstützung erfuhr die Luftschiffahrt, als im Jahre 1907 in den Etat des Deutschen Reiches zum erstenmal Mittel zur



1911: 240pferdiger Achtzylinder-Mercedes-Luftschiffmotor mit Vorgelege, geliefert zum Einbau in ein Schütte-Lanz-Luftschiff.

Förderung der dynamischen Luftschiffahrt eingestellt wurden. Sie waren bestimmt zum Bau einer schwimmenden Reichsluftschiffhalle für das Zeppelinluftschiff und zur Anstellung von Versuchen.

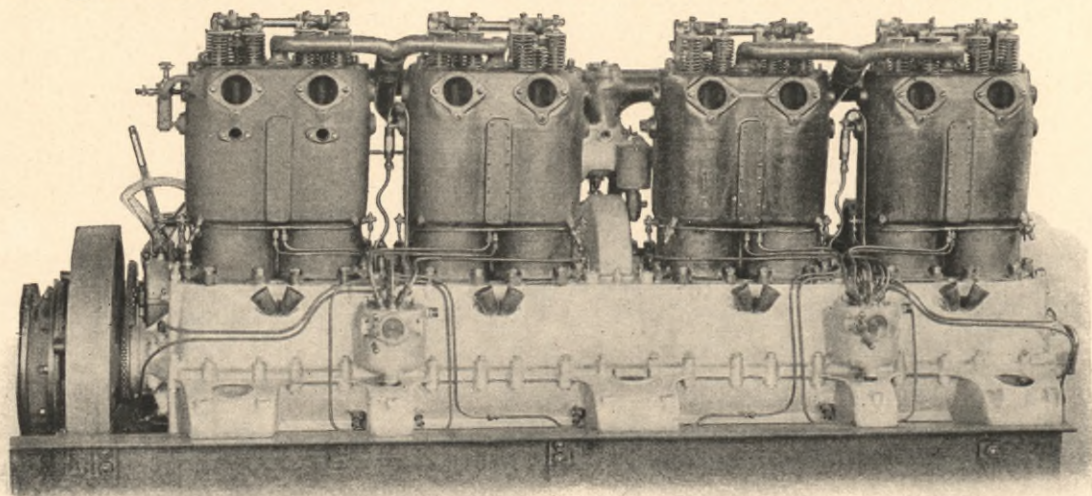
Das für die Daimler - Motoren - Gesellschaft technisch so fruchtbare Jahr 1911, das nicht weniger als acht Typen entstehen sah, brachte auch auf dem Gebiete der Luftfahrzeugmotoren gute Erfolge. Typen vom 50pferdigen Vierzylinder-Flugmotor an bis zum Achtzylinder-Luftschiffmotor von 240 Pferdestärken, für das Luftschiff Schütte-Lanz bestimmt, wurden gebaut. Eine Reihe glänzender Erfolge setzte in diesem Jahre ein. So erhielt der Mercedes-Daimler-Flugmotor den ersten Preis, den die Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft für den besten Flugmotor ausgesetzt hatte. Alle bisher gesammelten Erfahrungen waren in dieser von Paul Daimler ausgearbeiteten Neukonstruktion niedergelegt. Bei gleichzeitig leichtem Gewicht war der Nachdruck auf Dauer-



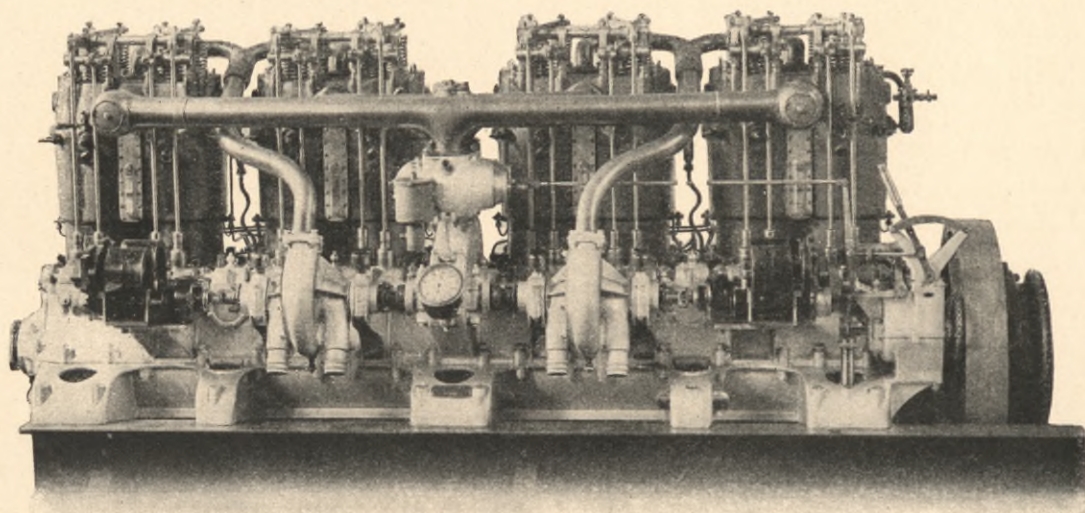
Schütte-Lanz-Luftschiff mit zwei 240 pferdigen Achtzylinder-Mercedes-Motoren.

leistung gelegt und zur Verminderung des Luftwiderstandes waren die Nebenorgane des Motors, wie Zündapparate, Kühlwasserpumpe, Ölpumpe usw., möglichst in einer Linie hinter den Zylindern angeordnet. Mit einem 70pferdigen Mercedes-Motor solcher Konstruktion gewann Hellmut Hirth den Kathreiner-Preis (München-Berlin) und Vollmöller den zweiten Preis im Deutschen Rundflug.

Das größte Ereignis im Flugsport im Jahre 1912 war der Deutsche Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein. Er brachte dem Mercedes-Flugmotor neue

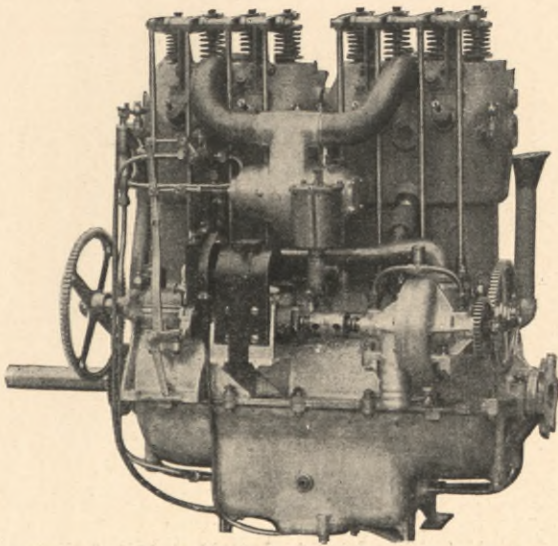


1911: Achtzylinder-Mercedes-Luftschiffmotor für ein Schütte-Lanz-Luftschiff (Auspuffseite).

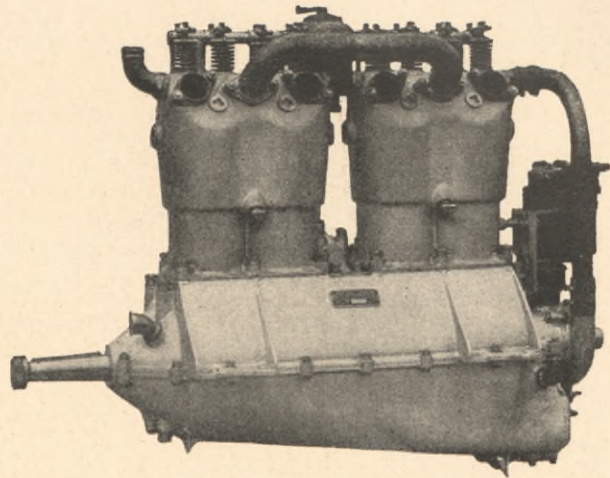


1911: Achtzylinder-Mercedes-Luftschiffmotor für ein Schütte-Lanz-Luftschiff (Vergaserseite).

große Erfolge, denn Hirth erhielt auf seiner Rumpler-Taube mit 100pferdigem Mercedes-Flugmotor für die beste Gesamtleistung den Prinz Heinrich-Preis und Oberleutnant Vogel von Falkenstein auf Albatros-Doppeldecker mit 70pferdigem Mercedes den Ehrenpreis der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. Im Juni reihten sich daran der Sieg Hirths auf Rumpler-Taube mit 100pferdigem Mercedes und der Sieg Stoefflers im Nordmarkenflug auf einem Luft-Verkehrs-Doppeldecker mit 70pferdigem Mercedes. In der Leipziger Flugwoche stellte Hirth, getragen von seinem treuen Mercedes-Flug-



1911: 50pferdiger Mercedes-Flugmotor (Vergaserseite).

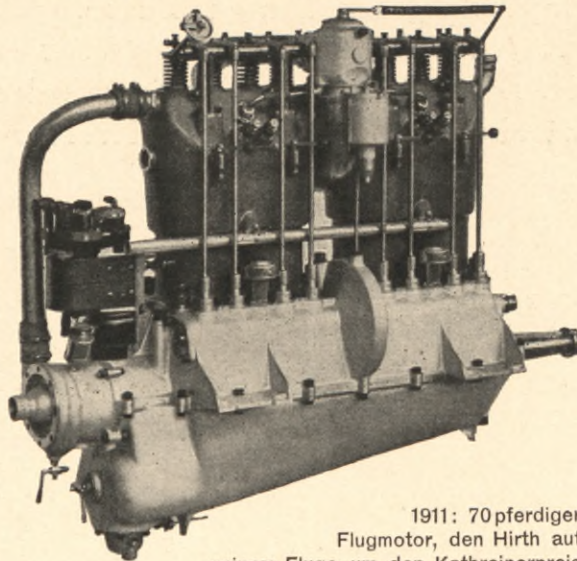


1911: 70 pferdiger Mercedes-Flugmotor (Auspuffseite).

motor, einen Höhenrekord über 4420 m auf und gewann außerdem den 1. Preis für Steiggeschwindigkeit. In der Herbstflugwoche in Johannisthal siegte Schmidt auf Kühlstein-Eindecker mit 100pferdigen Mercedes, und der von Unwetter begleitete Süddeutsche Flug im Oktober sah wieder das unbesiegleiche Trio Hirth-Taube-Mercedes-Motor an der Spitze. Ein deutscher Dauerrekord von 5 Stunden 10 Minuten wurde von Friederich im Dezember auf Rumpler-Taube mit 70pferdigem Mercedes-Motor aufgestellt.

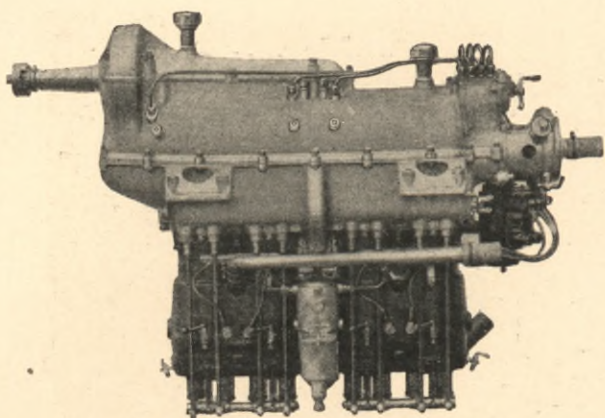
Die Güte der Mercedes-Flugmotoren ergibt sich aus den Prinzipien der Fabrik. Vor allem ist es ihr Grundsatz, nur das beste Material zu verwenden. Es ist zwar teuer, aber dafür auch das festeste und leichteste, denn die dem hochklassigen Metall innewohnende Widerstandsfähigkeit gegen äußere Einflüsse aller Art gestattet, die einzelnen Bestandteile der Maschine leichter und feiner zu bauen. Dadurch haben sich die Daimlerwerke einen beträchtlichen Vorsprung gesichert. Ursprünglich baute man die Motoren nur für Luftschiffe, die dem Prinzip, leichter als die Luft, entsprachen. Nun hat sich die zweite Kategorie der Luftfahrzeuge, jene des

Grundsatzes, schwerer als die Luft, mit einer Schnelligkeit entwickelt, mit der viele Motorenbauer nicht mehr Schritt zu halten vermochten. Die Daimler-

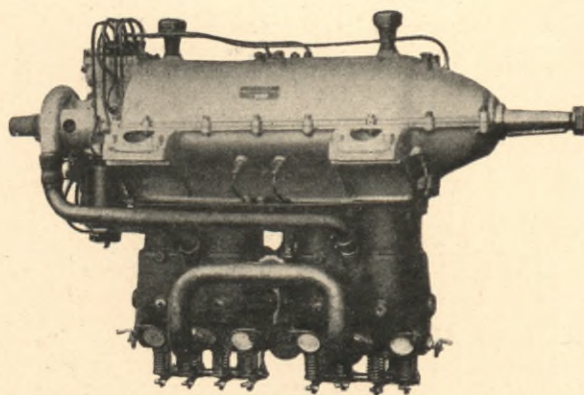


1911: 70 pferdiger Flugmotor, den Hirth auf seinem Fluge um den Kathreinerpreis auf der Strecke München-Berlin benutzte (Vergaserseite).

Konstrukteure haben rasch den richtigen Weg gefunden — sie versäumten den Anschluß nicht, indem sie den ganz verschiedenen Bedingungen, die das Fliegen im Flugzeug stellt, Rechnung trugen, ohne sich mit übermäßiger Gewichtsverminderung des



1912: 70pferdiger Vierzylinder-Flugmotor
mit hängenden Zylindern und Vorgelege.



1912: 70pferdiger Vierzylinder-Flugmotor
mit hängenden Gußzylindern.

Motors zu befassen. Sie gingen hier nur so weit, als es sich mit dem Alpha und Omega Daimlerscher Grundrichtung vereinbaren ließ, mit der unbedingten Betriebssicherheit und hoher Widerstandsfähigkeit. Unter diesen Voraussetzungen war eine lange Reihe von Siegen und Welthöchstleistungen nur die natürliche Folge, die uns wieder das charakteristische Bild jener Daimlerschen Entwicklungskurve bietet, auf die wir schon im ersten Teil dieses Buches hingewiesen haben, die mit wachsender Steilheit nach oben verläuft. In unserem Falle könnte man, um im Bilde zu bleiben, sagen, sie glich der Bahn eines Fliegers, der rasch große Höhen zu erreichen sucht.

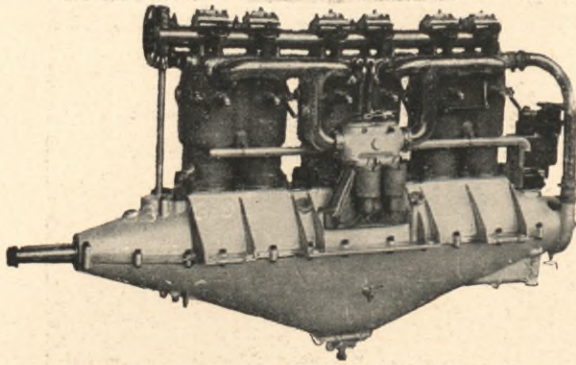
Einen kühneren Fortschritt stellte der Mercedes-Flugzeugmotor von 70 Pferdestärken mit hängenden Zylindern dar, der ganz besondere Rücksicht auf die Eigenarten der Flugzeuge nimmt. Durch die Umkehrung der Maschine erhält der Führer freies Gesichtsfeld, auch kann der Sitz des Führers tiefergelegt werden, wodurch die Stabilität des Flugapparates wesentlich erhöht wird. Außerdem kommt noch ein rein militärischer Gesichtspunkt für die Anordnung der hängenden Zylinder in Betracht und zwar die Möglichkeit, durch die hohle, die Luftschraube tragende Vorgelegewelle mit einem Maschinengewehr nach vorn in der Flugrichtung schießen zu können.

Nach den damaligen Bedingungen im Flugmotoren-Wettbewerb um den Kaiserpreis erhielt die Daimler-Motoren-Gesellschaft den zweiten und vierten Preis. Die Praxis hat aber ergeben, daß der Mercedes-Flugmotor die zuverlässigsten Leistungen aufweist.

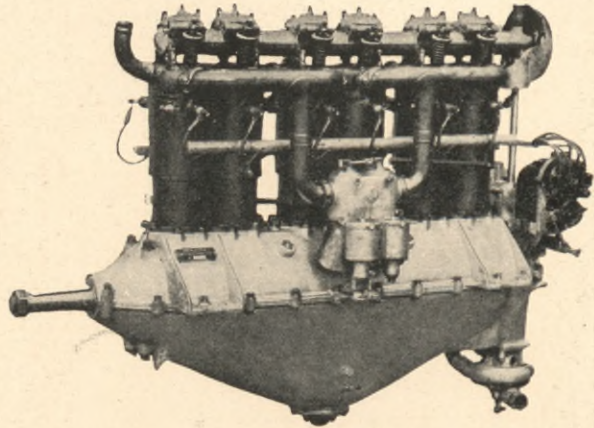
Die Franzosen hatten in den Jahren bis 1912 auf dem Gebiete des Flugzeugsports einen gewissen Vorsprung, und die deutsche Flugzeugindustrie sowie die mit ihr eng verbündeten Motorenfabriken scheuten keine Anstrengungen, hier einen Ausgleich zu schaffen. So ist es auch erklärlich, daß das Jahr 1913, das den Umschwung zu unseren Gunsten einleitete, eine große Reihe von Flugveranstaltungen aufwies. Deutschland durfte ja aus nationalem Interesse nicht ruhen, ehe festgestellt war, wie groß der tatsächliche Vorsprung Frankreichs war. In erster Linie mußte den Forderungen der Heeresverwaltung als Hauptabnehmer Rechnung getragen werden, die den ungeheuren Wert der Flugzeuge im Aufklärungsdienst längst erkannt hatte. Die Erfahrungen, die Frankreich mit seinem Militärflugwesen



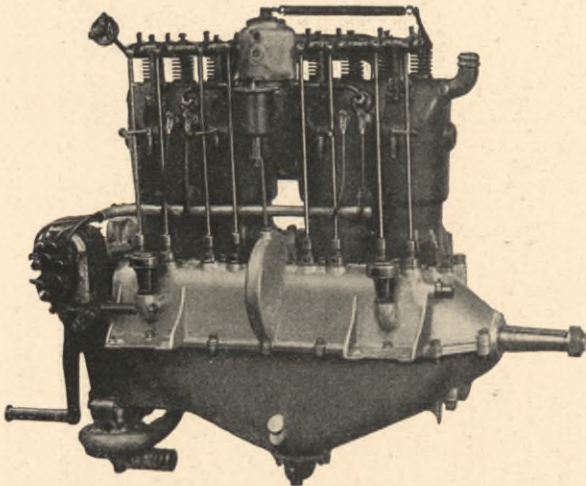
1910/11: Zeppelin-Luftschiff „Deutschland“ mit zwei 115 pferdigen Vierzylinder-Mercedes-Motoren.



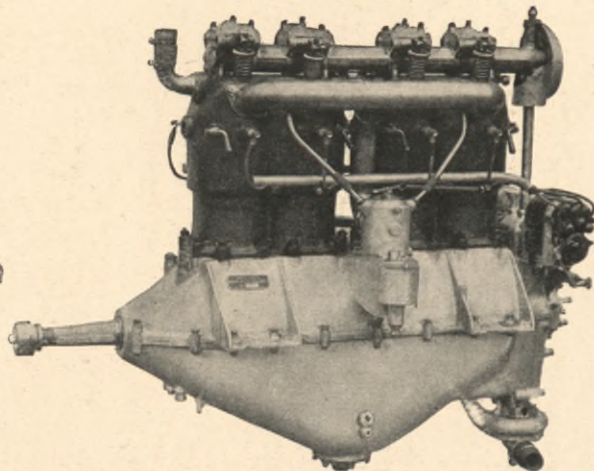
1911/12: 100 pferdiger Sechszylinder-Flugmotor.



1912 : 75/85 pferdiger Sechszylinder-Flugmotor mit Stahlzylindern.



1912: 70 pferdiger Gußzylinder-Flugmotor.



1912: 85/95 pferdiger Vierzylinder-Flugmotor mit Gußzylindern.

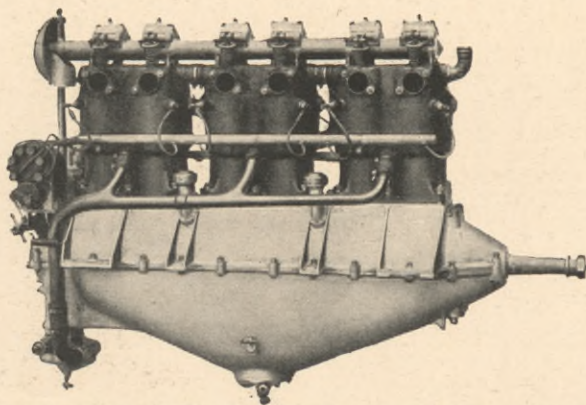
gemacht hatte, kamen unserer Heeresleitung zugute und so konnte, was heute einen sehr wesentlichen Vorteil unserer modernen Armee ausmacht, das Problem mit deutscher Gründlichkeit für Heer und Marine in Angriff genommen werden.

Den Reigen der Flugveranstaltungen eröffnete am 31. März 1913 ein militärischer Rundflug. Leutnant Canter legte mit Passagier im ganzen 1200 km in 11 Stunden 34 Minuten auf einer Rumpler-Taube mit 85pferdigem Sechszylinder-Mercedes-Motor zurück, u. a. 595 km in der Rekordzeit von 6 Stunden 9 Minuten. Vom

11. bis 17. Mai 1913 folgte der

Prinz Heinrich-Flug. Canter gewann mit Mercedes-Motor sowohl den Kaiserpreis wie den

Prinz Heinrich-Preis. Leutnant von Hiddessen erhielt



1912: 100 pferdiger Sechszylinder-Flugmotor mit Gußzylindern.

auf D. F. W.-Eindeckermotoren mit 100pferdigem Mercedes-Motor den ersten Zuverlässigkeitspreis und den Preis des Kriegsministeriums, sowie vier weitere Zuverlässigkeitspreise und fünf Aufklärungspreise.

Im Rundflug bei München gewann Hirth auf Albatros-Mercedes den ersten Preis für beste Gesamtleistung und im Mecklenburgischen Rundflug siegte Rosenstein auf Gotha-Mercedes-Taube. Einen Höhenrekord stellte Thelen auf Albatros-Mercedes-Doppeldecker mit Passagier auf, indem er 2150 m in 45 Minuten erkletterte. Im Bodenseewasserflug am 8. Juli gewann Hirth auf Albatros mit 100pferdigem Mercedes den Preis vom Bodensee, sowie den Ehrenpreis des Großherzogs von Baden nebst dem Preis für Steigfähigkeit; Thelen erhielt den ersten Preis des Staatssekretärs des Reichsmarineamts und Vollmoeller den Ehrenpreis des Kaiserlichen Automobil-Clubs. Auch in der Kieler Flugwoche und dem Überlandflug von Leutnant Joly auf Militäreindecker konnten Mercedes-Motoren ihre außerordentliche Zuverlässigkeit beweisen.

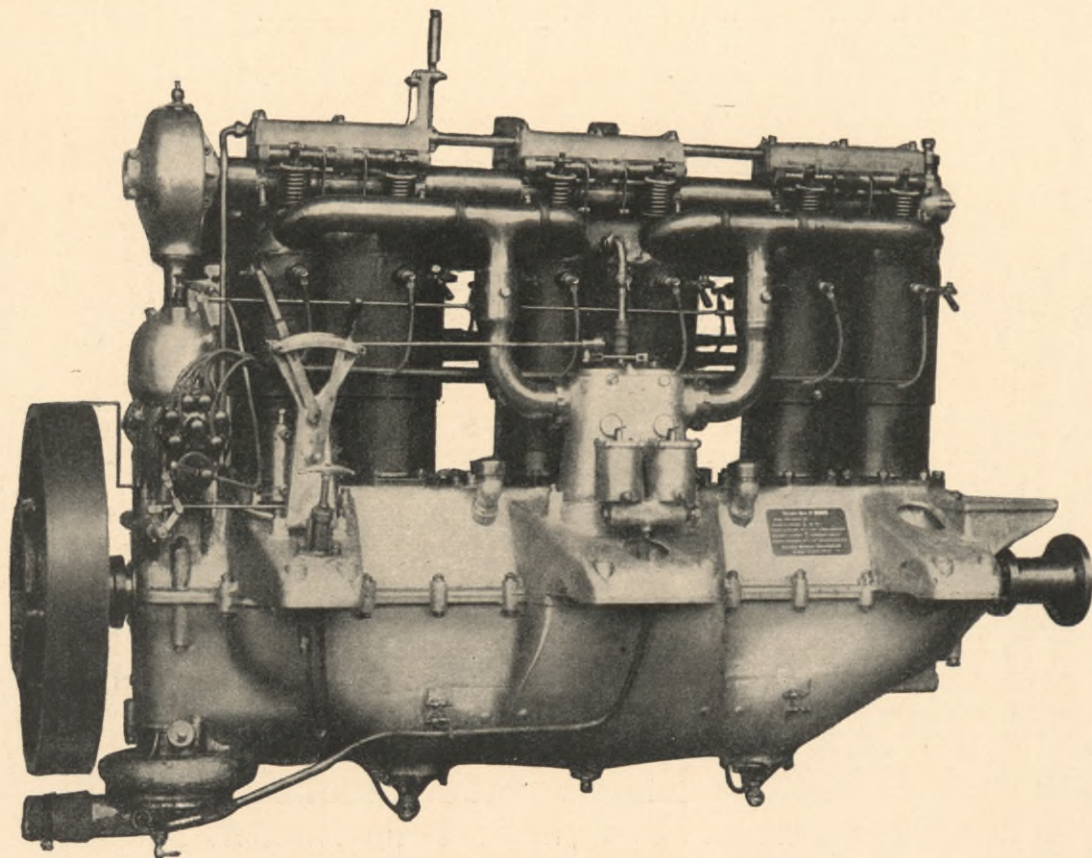


1913: Pfeil-Doppeldecker mit 100pferdigem Sechszylinder-Mercedes-Flugmotor.

Der Ostpreußische Rundflug vom 9. bis 14. August 1913 war hauptsächlich eine militärische Veranstaltung, bei der die teilnehmenden Flugzeuge auf ihre Brauchbarkeit für militärische Zwecke geprüft werden sollten. Von den beiden Militärfliegern erhielt Leutnant Pretzel auf Albatros-Taube mit 100pferdigem Mercedes den ersten Preis (Kaiserpreis), Leutnant Geyer auf Aviatik-Pfeil-Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes den zweiten Preis des Kriegsministeriums und Leutnant Mahneke den dritten Preis auf L. V. G.-Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes. Die drei Zivilflieger Friederich, Kühne und Casper errangen in dieser Reihenfolge den ersten, zweiten und dritten Preis. Von weiteren interessanten Flügen in diesem Jahr, bei denen Mercedes-Flugmotoren beteiligt waren, seien noch erwähnt: der Völkerschlacht-Erinnerungsflug, der Sechsländerflug, der Dauerflug von 9 Stunden 1 Minute

57 Sekunden, der Fernflug Stoefflers von Habsheim nach Warschau (1150 km in 8 Stunden), der oberitalienische Rundflug, in dem Hellmut Hirth siegte, der Dauerflug-Weltrekord, den Laitsch über 810 km in 9 Stunden 30 Minuten aufstellte, und der Flug Stoefflers um die National-Flugspende, für welchen Wettbewerb 300 000 Mark an Preisen ausgesetzt waren, auf Aviatik-Mercedes-Doppeldecker. An diesem gewaltigen Wettbewerb waren außer Stoeffler noch fünf Flugzeuge mit Mercedes-Motoren beteiligt, die Preise erhielten.

Auch das Jahr 1914 sah die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Zeichen rastloser Tätigkeit. So wurden in diesem Jahre folgende Flugmotoren-Typen gebaut:



1913: 200pferdiger Luftschiffmotor.

75/85 pferdiger Sechszylinder, 85/95 pferdiger Vierzylinder und 95/105-pferdiger Sechszylinder, mit denen seitdem die größten Erfolge erzielt wurden. Eine 120-Pferdestärken-Type wurde ebenfalls vorgesehen, nicht um größere Schnelligkeit zu erzielen, sondern um Flugzeuge mit größerer Nutzlast betreiben zu können und den Aktionsradius zu verlängern.

Die Steigerung in den Leistungen der Flugapparate kennzeichnen am besten die im Frühjahr 1914 erzielten Erfolge. Den Dauerflug-Weltrekord hatte Langer auf Pfeil-Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes bereits auf 14 Stunden 7 Minuten erhöht, Ingold auf Aviatik-Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes auf 16 Stunden 20 Minuten. Der Höhen-Weltrekord Thelens ohne Passagier wurde durch Linnekogel auf 6480 Meter gebracht. Im Prinz Heinrich-

Flug belegten die Flugzeuge der L. V. G. mit Mercedes-Motoren die drei ersten Plätze und weitere 9 Flugzeuge mit Mercedes-Motoren kamen ans Ziel. Im Ostmarkenflug waren fünf Mercedes-Motoren siegreich. Dann kamen die beiden größten Überraschungen des Jahres auf dem Gebiete des Flugsports. Böhm blieb als erster Mensch im Flugzeug 24 Stunden in der Luft und stellte mit 24 Stunden 12 Minuten einen neuen Weltrekord der Dauer auf Albatros-Doppeldecker mit 75pferdigem Mercedes-Motor auf. Bald darauf wurde der Höhenweltrekord von Oelerich auf D. F. W.-Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes-Flugmotor auf 8100 Meter emporgetragen. Beide Ereignisse bewiesen mit ihrer monumentalen Eindringlichkeit der Welt die vollkommene Überlegenheit der D. M. G.-Flugzeugmotoren.



1914. Albatros-Militär-Doppeldecker mit 75/85 pferdigem Sechszylinder-Mercedes-Flugmotor.
24 stündiger Dauerflug.

In der Bodensee-Woche erhielt Hirth auf Albatros - Doppeldecker mit 100pferdigem Mercedes den ersten Preis im Steigfähigkeits-Wettbewerb und außerdem noch zwei weitere Preise.

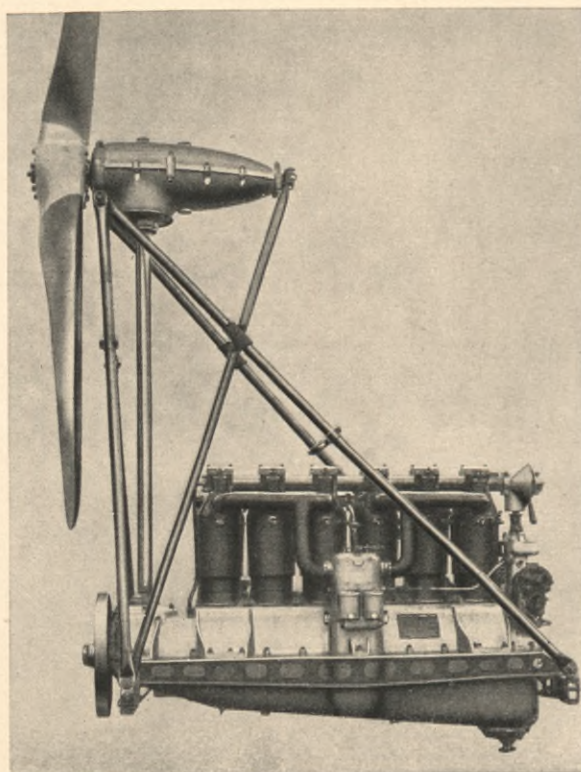
Dann kam der Krieg, und unsere Luftschiffe und Flugzeuge kreisten nicht mehr über Flugplätzen, sondern über Feindesland — und es schien, als fliege der deutsche Adler schützend mit ihnen über die Berge und Täler, über die Ebenen, auf denen der Tod sichelt und über Flüsse, die oft rotes Blut zum Meere schwemmen.

Es ist natürlich verfrüht, heute schon ausführlich klarlegen zu wollen, welchen Einfluß der Krieg auf die Entwicklung der Daimler-Motoren - Gesellschaft genommen hat und welchen Anteil die D. M. G. an dem Niederzwingen der Feinde hatte. Es seien hier aber die Worte aus dem Interview angeführt,

das Direktor Paul Daimler dem Herausgeber der Österreichischen Allgemeinen Automobil-Zeitung, Adolf Schmal-Filius, gewährte.

Direktor Paul Daimler äußert sich über die Mercedes-Flugmotoren:

„Wie es mit unseren Flugmotoren steht? Nun, ich denke, sie machen uns dieselbe Ehre, wie alle anderen Erzeugnisse im Felde. Wir dürfen zufrieden sein, wenn wir hören, was die Flieger sagen. Mit Mercedes-Flugmotoren, so sagen sie, wagen wir furchtlos jeden Flug. Das ist wohl die höchste Anerkennung, die wir erwarten durften. Auch bei dem Bau unserer Flugmotoren haben wir un-



1913/14: 150 pferdiger Sechszylinder-Flugmotor mit Stahlzylindern und Propellervorgelege.

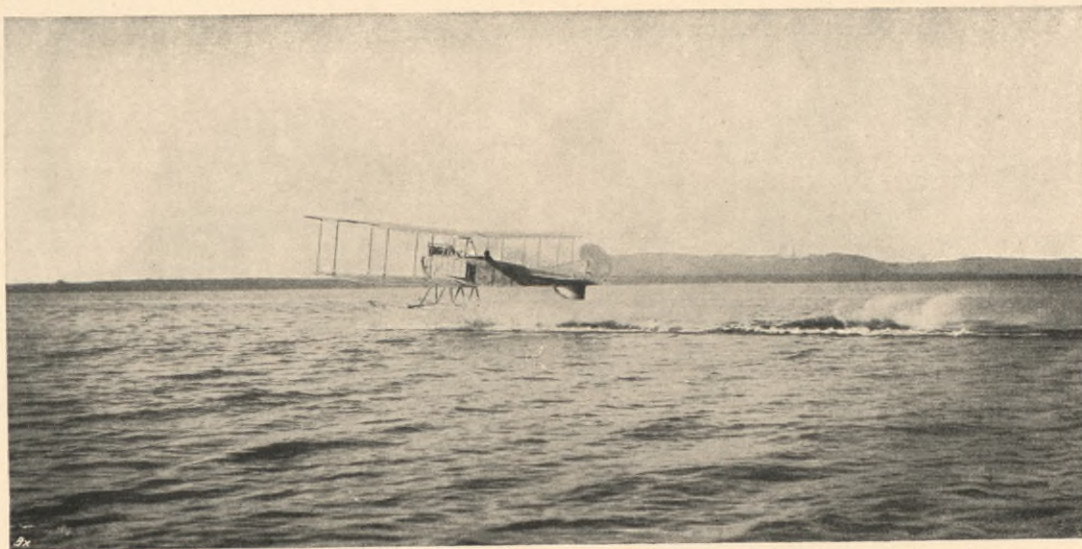
ser Leitmotiv erklingen lassen: Betriebssicherheit. Gerade beim Flugmotor ist die Betriebssicherheit die allererste Bedingung. Es ist nicht sehr angenehm, wenn ein Automobil in Panne gerät, aber es hat doch vier Räder, auf denen es stehen bleiben kann. Die Luft hat aber keine Balken und derjenige, der sein Leben, seine geraden Glieder einem Flugapparat anvertraut, der will

zumindest das Gefühl der Sicherheit haben. Und das ist es, was mich so sehr freut: daß die Flieger auf Apparaten mit unseren Flugmotoren nicht nur



Viktor Stoeffler in Warschau nach seinem Fernflug Habsheim—Warschau 1913.
Stoeffler legte mit seinem Aviatik-Mercedes-Doppeldecker 1150 km in 8 Stunden zurück.

das Gefühl der Sicherheit haben, sondern auch sicher sind! Bei der Konstruktion unserer Flugmotoren haben wir uns gesagt: der Motor muß solange arbeiten, als es nötig ist; während des Fluges darf es aus nebensächlichen Ursachen keine Störung im Lauf des Motors geben, die den Flieger zu einer Notlandung zwingen. Wir waren in der Lage, unsere Flugmotoren in Friedenszeiten nach allen Richtungen hin ausprobieren zu können, unsere Motoren haben allerwärts entsprochen und es wurden ja tatsächlich die meisten der sportlichen Flugwettbewerbe mit Mercedes-Flugmotoren gewonnen. Es hat sich gezeigt, daß der Mercedes-Flugmotor allen Anforderungen des Krieges vollkommen entsprochen hat und ich wüßte wirklich nicht, was wir an ihm ändern sollen. Auch unsere Militärbehörde scheint dieser Ansicht zu sein, denn sie hat ausdrücklich erklärt, die Type dürfe keine Änderung erfahren; selbstverständlich nur während der Dauer des Krieges, denn im Kriege macht man keine Experimente. Der



1915: Albatros-Wasserflugzeug mit Mercedes-Flugmotor.

Mercedes-Flugmotor hat sich im Kriege bewährt, folglich, so sagt die Militärbehörde, bleiben wir dabei. Diese Type, die jetzt militärisch so sehr gelobt wird, ist der 120pferdige Motor, der so stark ist, daß er den kräftigsten Doppeldecker, mit zwei Personen und allem für die Kriegsflüge notwendigen Zubehör, im Tempo von etwa 120 km durch die Lüfte führt. Ich habe gesagt, daß man im Kriege keine Experimente macht; deshalb muß ich es mir versagen, den von mir vor etwa zwei Jahren konstruierten Flugmotor mit hängenden Zylindern auszuprobieren. Ich glaube, daß die Vorteile nicht unbedeutende wären, aber das ist Zukunftsmusik.

Die Konstruktion von Flugzeugen wäre keine so schwierige, wenn man nicht immer und immer wieder die Frage des Gewichtes zu beachten hätte. Das Gewicht ist eben derzeit noch limitiert; andernfalls könnte man ja Mehrmotoren-Apparate bauen, die sehr große Tragfähigkeit mit außerordentlicher Betriebssicherheit vereinigen würden. Aber vielfach gestattet uns die Gewichtsfrage nicht einmal, eine Panzerung anzubringen. Selbst der geringe Panzer-

schutz, der nur den Flieger und seinen Begleiter schützen soll, bedeutet schon eine erhebliche Belastung.

Wir wollen es aber nicht als einen Grundsatz aufstellen, daß uns die Frage des Gewichtes hindern wird, Mehrmotoren-Maschinen zu bauen. Was in der Technik heute nicht geht, was heute vielleicht unmöglich erscheint, das geht vielleicht morgen. Mit der Gewichtsfrage haben wir ja auch im Automobilismus unsere liebe Not gehabt. Ich will gar nicht zurückgehen bis zu den Automobilungetümen aus den Jahren 1900, 1901 oder 1902. Konstatieren wir nur die Gewichtsverhältnisse zwischen zwei einander ähnlichen Automobilen aus den Jahren 1905 und 1915. Was im Automobilismus möglich war, das wird auch gewiß im Flugzeugwesen möglich sein. Werden die Konstrukteure der Flugzeuge die Gewichtsfrage gelöst haben, so werden wir a tempo schon mit unseren Mehrmotoren-Maschinen bereit sein.“

Der Hauptteil des Interviews befindet sich am Schluß des Abschnitts II über die Geschichte und Entwicklung des Daimler-Automobils (S. 68—82).





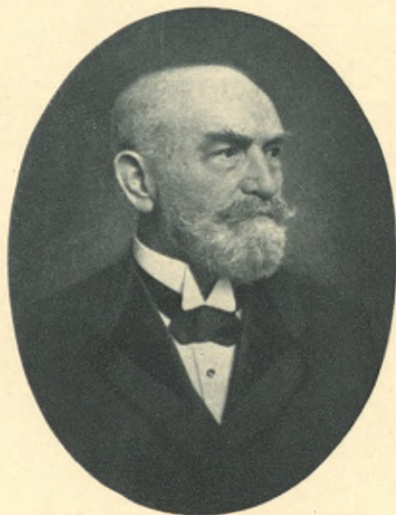
O. FISCHER



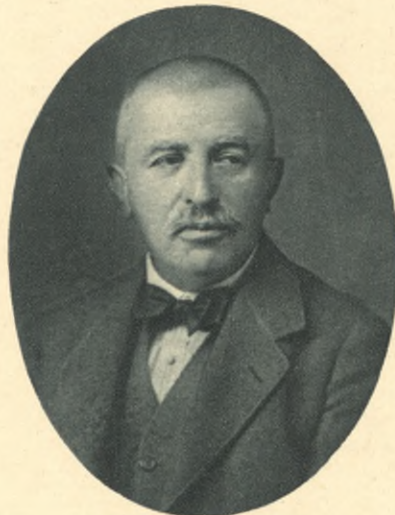
Dr. P. von GONTARD



Dr. G. von DÖRTENBACH



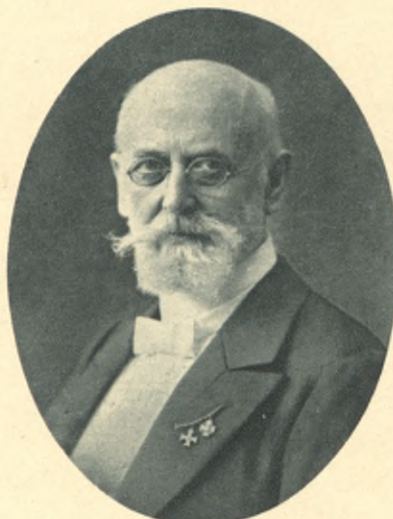
Dr. W. LORENZ



A. von KAULLA



Dr. M. DUTTENHOFER



G. VISCHER



Dr. K. DUTTENHOFER

V

DIE INNERE ENTWICKLUNG DER DAIMLER- MOTOREN-GESELLSCHAFT

★

IM ÖFFENTLICHEN LEBEN ist es so, daß etwas, was eine blendende Außenseite hat, dem Publikum am meisten Achtung abnötigt. Daher ist für den Sportsmann der Name „Mercedes“ nur mit dem Begriff sportlicher Siege eng verknüpft. Neben diesen sportlichen Erfolgen, die ohne Zweifel sehr beachtenswert sind und der Güte der Mercedes-Motoren das beste Zeugnis ausstellen, konnte die Daimler-Motoren-Gesellschaft aber auch geschäftliche Erfolge erringen, die sich würdig neben die sportlichen stellen. Sie wirken zwar nicht so blendend — obzwar sie es sind — und haben den Ruhm der Marke „Mercedes“ nicht durch die Welt getragen, sie sind stille Siege, die oft unter recht widrigen Umständen errungen werden mußten, und eben diese Siege sind es, die im kommerziellen Betriebe gewinnbringend sind. Vom Standpunkte der Fabrik als solcher entscheidet schließlich doch immer nur die Ziffer, die am Ende der Jahresbilanz steht.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft hatte nicht nur das Glück gehabt, geniale Erfinder, erstklassige Ingenieure und die besten Wettfahrer, sondern auch großzügige und weitausschauende Kaufleute an der Spitze zu haben. Die Solidität, die in den Mercedes-Fabrikaten zum Ausdruck kommt, vermißt man auch in ihren Handelsbeziehungen nicht. Das Unternehmen bezieht von vielen anderen Betrieben seine Materialien und liefert die Erzeugnisse wieder an viele weitere Betriebe. So laufen die Fäden nach allen Richtungen der Windrose und es werden ihrer immer mehr angeknüpft. Heute gehören die Daimler-Werke zu den bestgesicherten Unternehmungen Deutschlands.

Die ausgiebigere Verwertung der Daimlerschen Erfindungen und Patente erforderte gebieterisch, das Daimlersche Fabrikgeschäft auf eine Grundlage zu stellen, die eine Ausdehnung der Fabrikation möglich machte, und so wurde auf Grund der Aufnahme der Inventur am 28. November 1890 die Gründung der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit einem Kapital von M. 600 000 vorgenommen. Die Gründer waren: Ingenieur Gottlieb Daimler-Cannstatt, Ingenieur Wilhelm Lorenz-Karlsruhe, Geh. Kommerzienrat Max Duttenhofer-Rottweil, Baurat Adolf Groß-Eßlingen und Geh. Kommerzienrat Dr. Kilian Steiner-Stuttgart. Den ersten Aufsichtsrat bildeten die Gründer und zwar war Geh. Kommerzienrat Duttenhofer erster Vorsitzender und Gottlieb Daimler zweiter Vorsitzender im Aufsichtsrat; Vorstand der Gesellschaft waren Ingenieur Max Georg Schrödter und Prokurist Karl Linck.



Das von Gottlieb Daimler übernommene Anwesen hatte einen Flächeninhalt von 2913 qm. Im folgenden Jahre wurde eine weitere Baufläche von 9041 qm erworben und im Jahre 1898 ein Teil des Anwesens der Maschinenfabrik Eßlingen im Meßgehalt von 1399 qm, wovon etwa 400 qm überbaut wurden. Am 14. August 1900 hat die Gesellschaft von der Gemeinde Untertürkheim eine unbebaute Fläche von 184 700 qm gekauft, wohin sie 1904 ihren Sitz verlegt hat. Der Grundbesitz der Gesellschaft besteht heute in

6 070 qm Baufläche in Cannstatt,

276 256 „ „ „ Untertürkheim, wovon etwa die Hälfte überbaut ist,

212 890 „ „ „ Marienfelde, wovon etwa ein Siebentel überbaut ist.

Die Fabrik auf dem Seelberg in Cannstatt beschäftigte bei der Gründung etwa 78 Arbeiter und einschließlich des Vorstandes fünfzehn Beamte, ein Personalstand, der schon im folgenden Jahre auf 145 Arbeiter und 21 Beamte stieg.

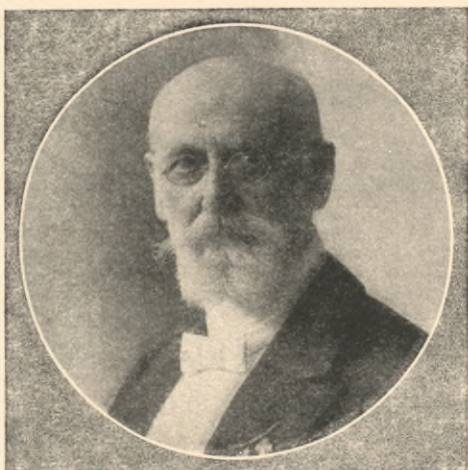
Die Eigenart der Automobil-Industrie brachte es mit sich, daß im Anfang der Entwicklung jede Automobilfabrik ihre besonderen Wege gehen mußte, um nicht die gemachten Erfahrungen und technischen Fortschritte der eigenen Werkstätten preiszugeben. Da es noch keine Großabnehmer gab, war eine Massenerzeugung ausgeschlossen. Es wurde nur auf Bestellung gearbeitet und erst später die gangbarste Type auf Vorrat fabriziert. Immer mehr trat auch automatische Maschinenarbeit an die Stelle eines Teiles der seitherigen Handarbeit, soweit dies bei der Vielseitigkeit der Produkte durch Spezialmaschinen möglich war. Die Handarbeit nimmt trotzdem noch einen großen Raum ein, und gerade durch diese notwendige Handarbeit und durch die stark ausgebildete Arbeitsteilung war die Gesellschaft in der Lage, auch die moralische Garantie für ihre Fabrikate jederzeit zu übernehmen.

Gegen Mitte des Jahres 1891 trat Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und seinen weiteren Mitarbeiter Ernst Moewes mit sich ziehend, vorübergehend von der Daimler-Motoren-Gesellschaft zurück, um in einer getrennten Versuchswerkstatt in Cannstatt an den Problemen des Automobils weiterzuarbeiten. Am 5. Oktober des Jahres 1891 übernahm Gustav Vischer unter Eintritt in den Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft die kaufmännische Leitung neben Max Georg Schrödter, der die technische Leitung beibehielt. Gustav Vischer, geboren am 10. Juli 1846, entstammt einer bekannten schwäbischen Familie und bekleidete vorher eine Reihe leitender Stellungen in Spinnereibetrieben, als er von dem Geh. Kommerzienrat Duttenhofer in den Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft berufen wurde, dem er bis Ende 1910 angehörte, worauf 1911 sein Eintritt in den Aufsichtsrat erfolgte, dem er noch angehört. Seine Verdienste um die Entwicklung der deutschen Automobil-Industrie und den Automobilsport fanden durch die Verleihung hoher Orden und durch die Ernennung zum Kommerzienrat seitens Seiner Majestät des Königs von Württemberg ihre wohlverdiente Anerkennung.

Mitte 1895 wurde das Konstruktionsbureau unter Direktor Schrödter nach Karlsruhe verlegt, es kam jedoch im folgenden Jahre schon wieder nach Cannstatt zurück. Direktor Schrödter schied am 30. April 1895 aus dem Vorstand aus und im Dezember erfolgte die Vereinigung der Daimlerschen



Versuchswerkstätte mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft, die nun die gemeinsame Arbeit unter Gottlieb Daimler als Aufsichtsratsmitglied und Wilhelm Maybach als technischem Direktor und Vorstandsmitglied aufnahmen; auch Ernst Moewes, der 1892 ausgeschieden war, trat wieder in die Daimler-Motoren-Gesellschaft ein. Moewes war später in Untertürkheim, hauptsächlich aber in



Kommerzienrat Gustav Vischer.



Wilhelm Maybach.

Marienfelde, als Oberingenieur tätig und trat 1914 krankheitshalber aus der Gesellschaft aus. In der fünften ordentlichen Generalversammlung vom 31. Oktober 1894 war an Stelle des statutengemäß ausscheidenden Gottlieb Daimler, Kaufmann Carl Rommel in den Aufsichtsrat gewählt worden.

Das machtvolle Fortschreiten und Emporblühen der Daimler-Motoren-Gesellschaft zeigte die Feier, die am 21. Dezember 1895 im Kursaal in Cannstatt anlässlich der Fertigstellung des tausendsten Motors und der Vereinigung der Daimlerschen Versuchswerkstätte mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft abgehalten wurde.

Im Jahre 1895 war auch ein Vertrag zwischen der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt und dem Daimler-Motor-Syndicate Ltd. zustande gekommen, zwecks Überlassung der Daimlerschen Erfindungen und deren ausschließliches Gebrauchsrecht für Großbritannien und Irland nebst Kolonien, ausschließlich Kanada. Dieses Syndikat gründete dann u. a. die Daimler-Motor-Co., Coventry, die 1910 ihre Firmenbezeichnung in „Daimler Company Ltd.“ abänderte. Die englischen Daimler-Patente, von denen die Daimler-Motor-Co. Ltd. (1896) eine Lizenz erworben hatte, sind längst erloschen. Die Daimler-Co. Ltd. in Coventry darf nach den Patenten der Daimler-Motoren-Gesellschaft nicht fabrizieren und auch im übrigen haben beide Gesellschaften nichts miteinander gemein.

Zur Durchführung der notwendig gewordenen Vergrößerung der Fabrikanlagen und zur Verstärkung der Betriebsmittel wurde am 10. Dezember 1895 eine außerordentliche General-Versammlung einberufen, die über die Erhöhung des Aktienkapitals um M. 300 000 auf M. 900 000 Beschluß faßte.

In der 7. ordentlichen General-Versammlung vom 31. Oktober 1896 wurden



die statutengemäß ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrats, Baurat Groß und Carl Rommel, wiedergewählt und der Aufsichtsrat um zwei weitere ordentliche Mitglieder, die Herren Fr. Sims, Kaufmann in London und Ingenieur Gottlieb Daimler, verstärkt.

Einen schweren Verlust erlitt die Gesellschaft und die ganze Automobil-Industrie durch den am 6. März 1900 erfolgten Tod des Kommerzienrats Gottlieb Daimler. Die Frucht seiner Erfindungen hatte er heranreifen sehen, ohne daß es ihm vergönnt war, die Ernte einzuholen. Der Name des Begründers des modernen Automobilismus, aus dem eine Weltindustrie entstanden ist, wird aber in den Annalen des Automobilismus und Motorenwesens ewig fortleben. An die Stelle des Vaters traten seine beiden Söhne Paul und Adolf Daimler, denen Gesamtprokura erteilt wurde, während Geh. Kommerzienrat von Duttenhofer den Vorsitz im Aufsichtsrat übernahm.

Am 2. April 1900 war mit E. Jellinek, der in der General-Versammlung vom 20. Oktober 1900 in den Aufsichtsrat gewählt wurde, eine Vereinbarung getroffen worden, wonach der Verkauf der Motoren unter dem Namen „Daimler-Mercedes“ durch Jellinek erfolgen sollte.

Eine bedeutende Ausdehnung ihrer Tätigkeit erfuhr die Gesellschaft durch die Übernahme der Österreichischen Daimler - Motoren - Gesellschaft Bierenz, Fischer & Co. in Wien zum Werte von Kr. 680000 am 1. Januar 1902 und weiter durch die am 29. Juli 1902 in einer außerordentlichen General-Versammlung beschlossene Fusion mit der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik A.-G. Berlin-Marienfelde, die ihr Vermögen als Ganzes ohne Liquidation an die Aktien-Gesellschaft Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt übertrug. Die Aktionäre der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin - Marienfelde erhielten als Gegenleistung 1166 Aktien Lit. B der Daimler-Motoren-Gesellschaft zu je M. 1000 auf den Inhaber lautend. Das seitherige Grundkapital von M. 900 000 wurde um nominell M. 1 000 000 Aktien, denen gegenüber die M. 900 000 bezüglich der Gewinnbeteiligung und des Stimmrechts bevorrechtigt waren, sowie um weitere nominell M. 1 166 000 Aktien einer Gattung B, denen gegenüber die sämtlichen M. 2 000 000 Aktien Lit. A hinsichtlich der Gewinnbeteiligung und des Stimmrechts bevorrechtigt waren, erhöht.

Der Erwerb des Marienfelder Zweigunternehmens, dessen Gelände teils auf Marienfelder, teils auf Mariendorfer Gebiet liegt, bezweckte eine Trennung der Arbeitsgebiete und sollte eine Spezialfabrik zum Bau von Lastwagen und Omnibussen, sowie von stationären Motoren und Lokomobilen, Schiffsmotoren, Motorschienenfahrzeugen und Ölmotoren bilden, während der Betrieb in Cannstatt sich auf die Fabrikation von Personen-Kraftfahrzeugen, besonders von Luxus-Automobilen und von Motoren für Luftschiffe usw. beschränkte.

Zur Leitung der Österreichischen Daimler-Gesellschaft war bei der Übernahme Paul Daimler als persönlich haftender Direktor bestellt worden. Später wurde Ernst Berge zur kaufmännischen Leitung dieser Tochtergesellschaft der Daimler-Motoren-Gesellschaft nach Wien berufen und zur kaufmännischen Leitung der Zweigniederlassung Marienfelde Heinrich Meltzer. —



Eine erhebende Feier zum Gedächtnis Gottlieb Daimlers veranstaltete am 1. Juni 1902 der Württembergische Ingenieur-Verein durch Enthüllung einer von ihm gestifteten Gedenktafel vor der Daimlerschen Villa in Cannstatt. Die Tafel ist in einem großen Granitblock eingelassen, über ihr befindet sich das überlebensgroße von Bildhauer Kiemen modellierte und von Paul Stotz in Bronze gegossene Reliefmedaillon mit der Inschrift:



Gottlieb Daimler

1834—1900.

Dem Schöpfer des Daimler-Motors, der
im November 1885 in diesem Garten
sein erstes Automobil gefahren hat.
Württembergischer Ingenieur-Verein
1902.

Dem feierlichen Akt wohnten der Staatsminister Dr. von Pischek, Regierungspräsident von Huzel, die Ministerialräte Balz und Kilbel, die Familie Daimler, der Vorstand des Württembergischen Ingenieur-Vereins mit vielen seiner Mitglieder und zahlreiches Publikum bei. In seiner Weihrede führte der Vorstand des Ingenieur-Vereins, Professor Bantlin, folgendes aus:



„Zum Gedächtnis der Männer, die für die Entwicklung technischer Gebiete grundlegend und bahnbrechend gewirkt haben, hat der Verein Deutscher Ingenieure bereits in mehreren Fällen Denkmäler errichtet.

Die vom Verein gestifteten Gedenkzeichen an unseren großen Landsmann Robert Mayer in Stuttgart oder an den genialen Werner von Siemens in Charlottenburg sind uns allen wohlbekannt, und heute liegt uns außerdem die Erinnerung an ein besonders eigenartiges und nicht minder bedeutungsvolles Denkmal nahe, das, bei Hettstedt im Mansfeldischen stehend, die Stelle bezeichnet, wo vor mehr als hundert Jahren zum ersten Male ein aus deutschem Material und von deutschen Arbeitern hergestellte Feuermaschine — so nannte man damals die Dampfmaschine — zu dauernder gewerblicher Benutzung in Betrieb gekommen ist.

Wie der Verein Deutscher Ingenieure es stets als seine Pflicht erachtet hat, die schöpferisch tätigen und für den Kulturfortschritt segensvoll wirkenden Männer, auf deren Schultern wir stehen, und deren Erbe auszubauen unsere Pflicht ist, zu ehren und ihr Gedächtnis dauernd der Nachwelt zu überliefern, so dachte auch der Württembergische Ingenieur-Verein, als aus dem Kreise seiner Mitglieder heraus die Anregung erfolgte, unserem verstorbenen Gottlieb Daimler ein Denkmal zu errichten, es sei dies im Sinne der idealen Aufgaben des Vereins gelegen, und so traten wir mit Genugtuung an diese schöne Aufgabe heran.

Das vor uns stehende einfache Denkmal soll unsere Freude zum Ausdruck bringen, daß unser schwäbischer Landsmann der erste war, der einen brauchbaren Automobilmotor geschaffen hat.

Zum anderen soll es die Anerkennung sein für die hervorragende technische Leistung, die hierin liegt. Eine solche war es ganz zweifellos und man wird in dieser Überzeugung nur bestärkt, wenn man die Schwierigkeiten verfolgt, die sich der Lösung der Aufgabe entgegenstellten, eine zuverlässige Kraftmaschine für das Straßenfahrzeug zu schaffen. Daß der Dampfmotor für diese Zwecke, auf gebahnten Straßen mit großer Geschwindigkeit dahinzueilen, seiner ganzen Natur nach wenig geeignet ist, hatte man schon früher erkannt.

So kann der Mann, dessen schöpferische Gedanken der heutigen Entwicklung der von Maschinenkraft bewegten Straßenfahrzeuge die Wege zeigte und der selbst als der erste vorangeschritten ist, mit Recht als Vater der heutigen Automobil-Industrie und des heutigen Automobilwesens bezeichnet werden.

Wir aber freuen uns, daß in unserem Heimatlande die Mutteranstalt einer Reihe blühender Unternehmungen steht, die den Ruf und das Ansehen der württembergischen Industrie zu fördern und weit über die Grenzen unseres deutschen Vaterlandes hinauszutragen berufen ist.

Dies war für uns württembergische Ingenieure ein letzter Grund, das Andenken Gottlieb Daimlers zu ehren, dessen Bild sich uns nunmehr enthüllen soll.“

Im August 1902 kam mit der Londoner Firma George F. Milnes & Co. Ltd. ein Vertrag zustande und in der am 16. August 1902 stattgehabten ordentlichen General-Versammlung wurden an Stelle des ausscheidenden Mitglieds Fr. Sims und als weitere den Aufsichtsrat verstärkende Mitglieder gewählt: Generalmajor z. D. Gustav Becker, Berlin, Kommerzienrat Isidor Loewe, Berlin, Rechtsanwalt Dr. Hermann Steiner, Stuttgart und Alfred von Kaulla, Stuttgart.

Geheimer Kommerzienrat Max von Duttenhofer hatte, wie bereits erwähnt, nach dem Tode Daimlers die Gesellschaft fortgeführt, als ihn am 14. August 1903



im Alter von nur 60 Jahren der Tod ereilte. Er war am 20. Mai 1843 zu Rottweil als Sohn des Apothekers W. H. Duttenhofer geboren. Nach Absolvierung einer Lehrzeit als Apotheker in Ulm besuchte er die Polytechnische Schule in Stuttgart und trat 1863 als Teilhaber in die damalige „Rottweiler Pulvermühle“ ein, die unter seiner Leitung und unter der Firma „Vereinigte Cöln-Rottweiler Pulverfabriken“ Weltruf erlangte. Außer dieser Arbeitslast



Geheimer Kommerzienrat Max von Duttenhofer.

stellte er seine außerordentliche Arbeitskraft noch in den Dienst einer großen Anzahl industrieller Unternehmungen und staatlicher Anstalten. Auf politischem Gebiete betätigte er sich lange Zeit als Führer der deutschen Partei, bis er, durch Gesundheitsrücksichten gezwungen, sich mehr und mehr zurückziehen mußte. Mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft ist seine Wirksamkeit unzertrennlich verknüpft. Er war der weitvorausschauende Finanzmann, der es Gottlieb Daimler ermöglichte, seine Erfindungen im In- und Auslande auszubeuten.

In der ordentlichen General-Versammlung vom 30. September 1903 führte der neue Vorsitzende des Aufsichtsrats, Geheimer Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Wilhelm Lorenz, Karlsruhe, erstmalig den Vorsitz. Von den Begründern der Daimler-Motoren-Gesellschaft ist er der einzige jetzt noch lebende. Am 15. Oktober 1842 zu Geseke in Westfalen geboren, besuchte er die Bürgerschule und bis zu seinem 17. Jahr das Gymnasium zu Arnsberg und kam dann zu einem Schlossermeister in die Lehre. Seine technische Vorbildung fand Lorenz im Selbstunterricht und neben seiner praktischen Arbeit an der höheren Gewerbeschule zu Hagen.

Nach verschiedenen Stellungen als Konstrukteur oder Betriebsleiter größerer Maschinenfabriken in Dortmund, Berlin, Hannover und Essen kam er 1876 nach Karlsruhe, wo er 1878 die damalige kleine Metallpatronenhülsenfabrik für eigene Rechnung unter der Firma Deutsche Metallpatronenfabrik

Lorenz weiterführte. Nunmehr verwertete er seine Erfahrungen als Maschinentechniker in Mechanik und Hydraulik und entwickelte gleichzeitig die Fabrikation der Metallpatronen auch für schwere Artillerie.

Als dann die Fabrik im Jahre 1889 von den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken übernommen wurde, veranlaßte von Duttenhofer Lorenz, sich für die Erfindungen und Versuche Gottlieb Daimlers zu interessieren, und so wurde Lorenz Mitbegründer und Mitarbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

In der gleichen General-Versammlung wurde beschlossen, an Stelle des verstorbenen Geheimrats von Duttenhofer den Aufsichtsrat durch zwei weitere Mitglieder zu verstärken. Gewählt wurden Generaldirektor Dr.-Ing. Karl Duttenhofer, Rottweil und Fabrikant Dr. Max Duttenhofer, Rottweil.

Zur Vertretung in Italien wurde im Mai die Società Italiana dei Motori Daimler in Mailand gegründet, zu deren Direktoren F. Grondona und J. Schlierholz bestellt wurden.

Im März 1904 erfolgte die Gründung der Ateliers Mercédès-Daimler, Puteaux und im Dezember die Gründung der Mercédès Société Française d'Automobiles in Paris, mit der seitens der Daimler-Motoren-Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen wurde. Am 6. September 1904 starb Oberbaurat Groß, Mitglied des Aufsichtsrats und Mitbegründer der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Anfangs des Jahres 1905 war die letzte Arbeitsmaschine von Cannstatt nach Untertürkheim überführt und von der Gemeinde Untertürkheim ein zweites Gelände von 74 zu 66 m zum Zwecke der Errichtung von Reparaturwerkstätten erworben worden. Die Aufnahme des vollen Betriebes in diesen Räumen konnte bereits im September erfolgen. Ein weiteres Gelände wurde von der Stadtgemeinde Stuttgart nach der Eingemeindung Untertürkheims im Ausmaß von 74 zu 94 m zum Bau einer neuen Schmiede angekauft.

Im Mai 1905 trat E. Berge in die Direktion in Untertürkheim ein, der er seit diesem Zeitpunkt angehört. Geboren am 7. Juli 1868 zu Lüneburg, war er von 1902 bis 1905 kaufmännischer Direktor der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt und später Aufsichtsratsmitglied der verschiedenen Tochtergesellschaften der Daimler-Motoren-Gesellschaft. —

Die Arbeiterkämpfe im Jahre 1905/06, die beinahe die gesamte deutsche Industrie in Mitleidenschaft zogen, verliefen zwar bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft ohne größere Wirkungen, doch mußte das Werk in bezug auf die Arbeitszeit Zugeständnisse machen. Das Resultat der Verhandlungen zur Abwehr eines Arbeiterstreikes in Untertürkheim im April 1906 war die Einführung der 9½stündigen Arbeitszeit einschließlich der Vesperpausen ohne Lohnänderung. Um die eingegangenen Lieferfristen einhalten zu können, wurde während eines großen Teiles des Jahres mit Überschichten in der Schmiede, der Dreherei und Fräserei gearbeitet, obwohl sich die Leitung über die dadurch bedingte Erhöhung der Regie und des geringeren Nutzeffektes der produktiven Löhne klar war.

Das Bestreben, immer unabhängiger von anderen Firmen zu werden und selbständig die vollständigen Fahrzeuge in eigenem Betrieb herzustellen,





KOMMERZIENRAT ERNST BERGE



BAURAT PAUL DAIMLER



DIR. E. WOLFF



DIR. K. SCHIPPERT



Dr. JUR. G. SEKLER

führte im Januar 1906 zur Inbetriebnahme der Räder- und Karosseriefabrikation. Ein neuer Shedbau für Gießereizwecke wurde bereits im Mai begonnen und im November kam der erste Guß aus der Gelbgießerei. Die Arbeiterzahl erreichte in diesem Jahr mit 3040 Personen den höchsten Stand.

Im Juli 1906 kam die Konstituierung der Société des Automobiles Industrielles, später Société des Automobiles Commerciales zustande, an der sich die Daimler-Motoren-Gesellschaft beteiligte. In demselben Monat wurde die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt und die Daimler-Motoren-Gesellschaft Untertürkheim verkaufte sie an die Wiener-Neustädter Realität.

Die seitherige Entwicklung der Automobil-Industrie hatte dem Unternehmungsgeist immer neue Nahrung gegeben, und so war es nicht verwunderlich, daß viele Unberufene glaubten, mit unzulänglichen Mitteln in kurzer Zeit Reichtümer erwerben zu können. Aber auch die Zahl der Berufenen war allmählich gewachsen, und konnte es nicht ausbleiben, daß diese Verhältnisse in der Automobil-Industrie eine Krisis herbeiführten. In Italien, wo sich der Aufstieg am raschesten vollzogen hatte, ging es auch am schnellsten bergab. Ähnlich wie s. Zt. in der Fahrrad-Industrie, kam auch hier auf einen raschen Aufschwung der plötzliche Rückschlag, dem dann nach Überwindung der Krisis die Gesundung folgte. Die Lage der Automobil-Industrie war aber insofern eine schwierigere, als es sich bei ihr um die Gefährdung großer Kapitalien handelte. Im Sommer 1907 waren die ersten Anzeichen des Rückganges erkennbar, woraus sich die weiteren Ereignisse ungemein schnell entwickelten. Die allgemeine wirtschaftliche Lage spielte dabei naturgemäß eine erhebliche Rolle, was besonders beim Untertürkheimer Werk zum Ausdruck kam, das hauptsächlich Luxusfahrzeuge herstellte, deren Ankauf stark durch den ungünstigen Stand des Geldmarktes beeinflußt wurde. Auch der Absatz der Produkte des Marienfelder Werkes in Automobil-Omnibussen und deren Export, besonders nach England, nahm bedeutend ab, wodurch eine Einschränkung der Produktion, Verkürzung der Arbeitszeit in einzelnen Werkstätten und Arbeiterentlassungen nötig wurden. Nicht ohne Einfluß waren auch die im Reichsgesetz vom 3. Juni 1906 niedergelegten gesetzlichen Vorschriften über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und später das am 1. Juni 1909 in Kraft getretene Automobil-Haftpflichtgesetz. Nachdem die Automobil-Industrie seither ihre ganze Kraft dem Aufbau der Erfindung gewidmet hatte, bedeuteten alle Belastungen, die ihr und der Verbreitung des Automobils auferlegt wurden, eine direkte Schädigung. Hierzu kam, daß der Mercedes-Wagen damals in Deutschland infolge seines höheren Preises noch nicht der bevorzugte Wagen war, der er heute ist, und das kaufende Publikum sich mehr ausländischen Fabrikaten zuwandte, da diese billiger waren. Erst später dämmerte die Erkenntnis, daß die Herstellung eines Automobils, auf dessen Leistungen man sich unbedingt verlassen kann, große Kosten erforderte. Durch größere Fabrikation und die größere Vervollkommnung der Werkzeugmaschinen kann wohl eine Verbilligung angestrebt werden, die jedoch nie auf Kosten des verwendeten Materials gehen darf. Dieses Prinzip,



ebenso wie das, die Produktion stets der Marktlage entsprechend einzurichten, haben den Erfolg gezeitigt, daß die Daimler-Motoren-Gesellschaft nach einer kurzen Zeit des Abflauens kräftiger denn je aus dieser Krisis hervorgegangen ist.

Am 1. April 1907 trat W. Maybach aus der Gesellschaft aus und die seitherigen stellvertretenden Vorstandsmitglieder A. Daimler, E. Berge und P. Daimler wurden zu ordentlichen Mitgliedern des Vorstandes ernannt.

Zu Beginn des Jahres 1908 beschloß eine am 8. Februar einberufene außerordentliche General-Versammlung die Aktien Lit. B zur Gleichstellung mit den Aktien Lit. A um nominell M. 834 000 herabzusetzen. In einer am 6. April abgehaltenen außerordentlichen General-Versammlung wurde dann das Grundkapital, zwecks Ablösung der besonderen Gewinnanteilrechte der Aktien Lit. A Nr. 1 bis 900, um nominell M. 2 557 000 Aktien wieder erhöht, so daß das gesamte Aktienkapital sich seitdem auf nominell M. 4 889 000 stellte, bestehend aus 4889 untereinander gleichberechtigten Aktien.

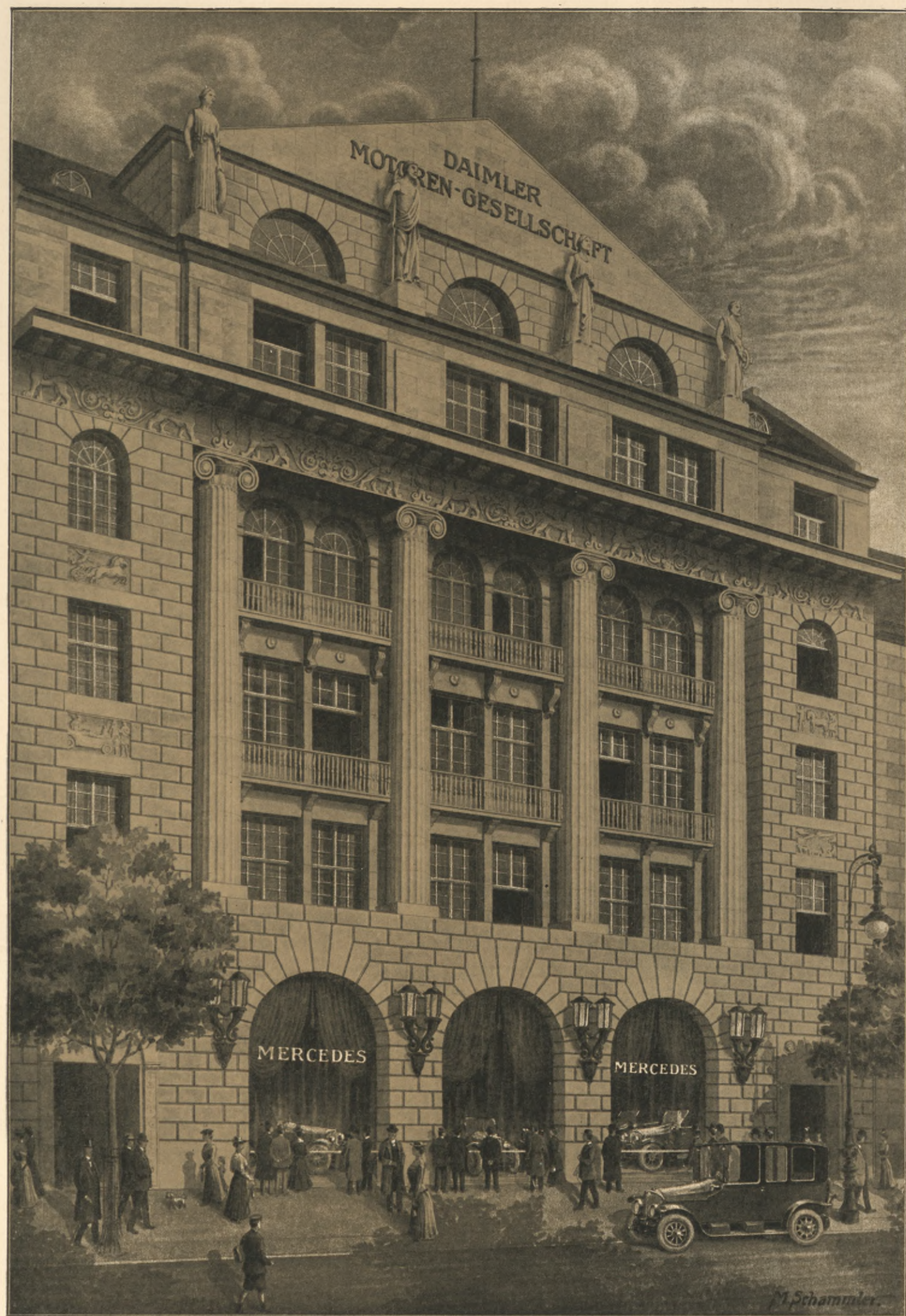
Am 6. Mai 1909 starb Dr. Hermann Steiner, Mitglied des Aufsichtsrats seit 1902, und am 3. Oktober Kassier Carl Meißner, der seit 1903 als Prokurist der Gesellschaft tätig war.

An Stelle des verstorbenen Dr. Hermann Steiner und des infolge Rücktritts ausgeschiedenen E. Jellinek wurden in der ordentlichen General-Versammlung vom 22. Mai 1909 neu in den Aufsichtsrat gewählt: Generaldirektor Dr.-Ing. h. c. von Gontard, M. d. H., Berlin und Direktor Otto Fischer, Stuttgart.

In der ordentlichen General-Versammlung vom 15. April 1910 wurde der Aufsichtsrat durch ein weiteres Mitglied, Kommerzienrat Dr. G. von Doertenbach, Stuttgart, verstärkt.

Für die gewaltige Inanspruchnahme und die steigende Produktions-erweiterung war die Fabrik zu eng geworden, und zur Verstärkung der Betriebsmittel und Herstellung von Neubauten beschloß die General-Versammlung am 25. April 1911 die Erhöhung des Grundkapitals auf M. 8 000 000. Die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr wurde auf 10 Proz. festgesetzt. Zur Ausgabe gelangten 3111 vom 1. Januar 1911 ab dividendenberechtigte und den übrigen gleichgestellte Inhaber-Aktien, die unter Ausschluß des gesetzlichen Bezugsrechtes der alten Aktionäre an ein Konsortium mit der Verpflichtung für dieses begeben wurden, einen Teilbetrag von nominell M. 2 445 000 den alten Aktionären derart zum Bezuge anzubieten, daß auf je zwei alte Aktien eine neue zum Kurse von $161\frac{1}{2}$ Proz. zuzüglich 4 Proz. Stückzinsen vom 1. Januar 1911 und 4 Proz. Zinsen aus dem Agio von $61\frac{1}{2}$ Proz. vom 25. April 1911 bis zum jeweiligen Zahlungstage bezogen werden konnte. Der Gesellschaft floß aus der Begebung der neuen Aktien ein dem gesetzlichen Reservefonds mit rund M. 1 555 500 zugeführter Agio-Gewinn zu. Als weiteres Agio wurde dem Reservefonds derjenige Betrag zugeführt, den das Banken-Konsortium an die Gesellschaft abzuführen hatte, sofern und soweit die von dem Konsortium zu tragenden Spesen der Kapitalerhöhung, insbesondere Reichsstempel, Württembergische Landessportel und Preußischer Gesellschafts-Vertragstempel hinter $7\frac{1}{2}$ Proz. des Nennwertes der übernommenen Aktien zurückblieben.





Mercedes-Palast, Berlin.

Das Grundkapital beträgt nunmehr nominell M. 8 000 000 und ist eingeteilt in 8000 auf den Inhaber lautende, einander gleichberechtigte Aktien zu je M. 1000 mit den Nummern von 1 bis 8000. Bei der Gleichstellung der Aktienrechte im Jahre 1908 wurden neue Urkunden hergestellt, wodurch die früheren Serienbezeichnungen verschwanden.

Den schweren Ausfällen, die das Jahr 1907 der deutschen Automobil-Industrie gebracht hatte und der wirtschaftlichen Depression des Jahres 1908, welche die Kaufkraft herabsetzte, war schon im Jahre 1909 ein allgemeiner Aufschwung gefolgt, was in der Steigerung des Ausfuhrhandels mit Automobilen und Motoren um nicht weniger als 12,74 Millionen = 67,9 Proz. gegenüber dem Vorjahre zum Ausdruck kam, während die Einfuhr um 0,78 Millionen = 7,2 Proz. sank. Dieses Resultat konnte als Beweis dafür gelten, daß dem deutschen Fabrikat seitens des Publikums der Vorzug gegeben wurde und die Rückwirkungen der amerikanischen Krisis bereits überwunden waren. Besonders großen Anteil hatte die Gesellschaft an vorstehendem Ergebnis durch die Exportvermehrung der Automobilmotoren, wobei der Flugmotor eine nicht unwesentliche Rolle spielte. Im ganzen hatte sich die Ausfuhr von Personenwagen und Motoren in den letzten drei Jahren ungefähr verdreifacht, während der Export von Lastwagen dem Werte nach zurückgegangen war. Der Schwerpunkt lag im Export zerlegter Motoren, für die als Abnehmer hauptsächlich die Vereinigten Staaten in Betracht kamen, auf deren Aufnahmefähigkeit der Aufschwung des Motorenhandels zurückzuführen war.

Durch die drohende Aussperrung der deutschen Metallarbeiter im Jahre 1910 wäre die Gesellschaft beinahe in eine kritische Lage gekommen und die Fabrikation auf mehrere Wochen lahmgelegt worden. Es handelte sich um einen Sympathiestreik für die Hamburger Werftarbeiter, deren Konzessionen von den Gesellschaften nicht erfüllt wurden. Der Ausstand hätte in Württemberg am 15. Oktober einsetzen sollen, wurde jedoch noch einmal beigelegt.

Die Bewegung der Arbeiterzahl in den Untertürkheimer Werken spiegelt deutlich den Wandel in der Fabrikation. Der höchste Arbeiterstand war der des Jahres 1906 mit 3040 Arbeitern, 1907 sank er auf 2460 und erreichte 1908 den niedrigsten Stand mit 1650. Von da ab trat wieder eine Erhöhung ein und zwar 1909 auf 1800 und 1910 auf 2300 Arbeiter, wobei dem Werke zugute kam, daß 95 Proz. der neuangestellten Arbeiter in der Umgegend Untertürkheims ihren Wohnsitz hatten und über $\frac{1}{3}$ früher schon in den Daimler-Werken tätig war. Gegenwärtig beschäftigt das Untertürkheimer Werk 4700 Arbeiter und 370 Beamte.

Der Gefahr einer Überproduktion wurde durch die Mäßigung der europäischen Automobilfabriken begegnet, dagegen hatte Amerika im vorangegangenen Jahre und im laufenden viel mehr Automobile erzeugt, als Abnehmer dafür gefunden werden konnten, und damit trat die Gefahr einer Überschwemmung des deutschen Marktes mit amerikanischen Automobilen in den Vordergrund. Die Automobilfabrikation und der Automobilhandel hatten sich indessen schon soweit konsolidiert, daß die durch eine Überschwemmung mit amerikanischen



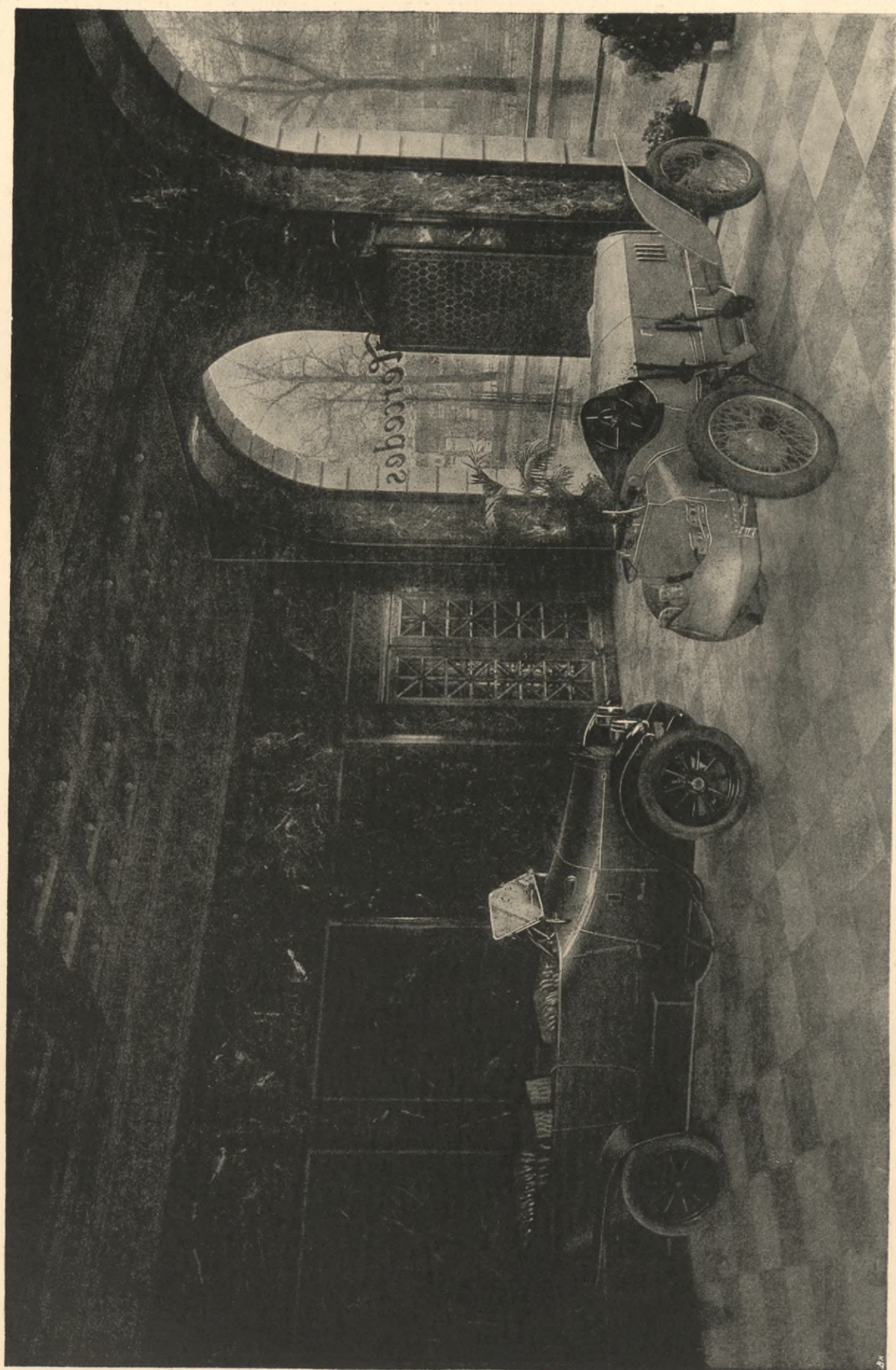
Fabrikaten etwa beeinflusste Konjunktur von der Gesellschaft nicht direkt zu fürchten war, um so weniger, als sie durch die in die Fabrikation aufgenommene kleine und verhältnismäßig billige Type der Konkurrenz begegnen konnte. Der Bau von Last- und Lieferungswagen nahm an Umfang bedeutend zu und ließ mehr und mehr den Übergang vom Pferdefuhrwerk zum mechanisch betriebenen Lastfuhrwerk erkennen, wobei die schon erwähnte Subvention des Kriegsministeriums weiteren Kreisen die Vorteile des automobilistischen Transports vor Augen führte.

Kein Betriebsjahr hatte seither auch nur annähernd eine derartige Steigerung der Fabrikation erfordert wie das Jahr 1910. Der Wert der Fabrik einschließlich der Bauten, des der Gesellschaft gehörenden Areals und der Materialien bezifferte sich auf etwa 20 000 000 Mark, die Zahl der in der Fertigstellung begriffenen Automobile etwa auf 500—600 Stück, die Anzahl der von der Fabrik jetzt jährlich herausgebrachten Automobile überstieg 1200, die sich ziemlich gleichmäßig auf alle Monate des Jahres verteilten, da es eine eigentliche Saison, wie dies früher der Fall war, nicht mehr gab.

Die Zunahme des Absatzes verdankte man nicht allein den allgemein günstigen Verhältnissen, sondern auch einer neuen durch Direktor Berge ins Leben gerufenen Verkaufsorganisation, durch die mit dem Prinzip der selbständigen Vertreter aufgeräumt worden war, an deren Stelle der Gesellschaft gehörende und unter deren Leitung stehende Niederlagen traten, wodurch der Zwischenhandel nahezu ausgeschaltet wurde. Auch die gleichzeitige Schaffung von Reparaturwerkstätten, die diesen Niederlagen beigegeben wurden, wurde allseitig anerkannt. Bereits 1909 waren Niederlassungen in Hamburg, Berlin und Dresden gegründet, sowie später in Dortmund, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt a. M., Köln a. Rh., Leipzig, Magdeburg, Mannheim, Posen, Straßburg i. Els., und die Neuorganisation führte auch zur Erwerbung der Pariser Mercedes-Gesellschaft, so daß die Daimler-Motoren-Gesellschaft, wie in England, auch in Frankreich über eine eigene Gesellschaft verfügte, und in jüngster Zeit wurde die österreichische Vertretung, die Auto-Palace Halphen & Co. G. m. b. H. in Wien übernommen, welche jetzt unter der Firma Mercedes-Auto-Palast G. m. b. H. mit dem Sitz in Wien die Hauptverkaufsstelle für Österreich-Ungarn bildet, mit einer Unterverkaufsstelle in Prag und einer ungarischen Vertretung in Budapest. Ebenso wurden in Zürich, Moskau und Odessa größere Verkaufsstellen, zum Teil mit Einstellhallen und Reparaturwerkstätten ins Leben gerufen. Von diesen war die Pariser eine der besten, da die Marke „Mercedes“ dort vor allen anderen geschätzt war. Aber auch die englischen und russischen Niederlagen haben vollauf die Erwartungen erfüllt, und der Handel nach Amerika, besonders nach Südamerika, hat sogar dazu geführt, eine besondere südamerikanische Type zu schaffen. Außer diesen eigenen Verkaufsstellen wurden noch Vertretungen in Braunschweig, Bremen, Breslau, Danzig, Freiburg i. B., Hannover, Karlsruhe, Königsberg, Metz, München, Nordhausen, Pforzheim, Saarbrücken, Stettin, Stuttgart und Zwickau gebildet, sowie in allen Weltteilen.

Im allgemeinen hatte sich bezüglich des Verkaufs die interessante Tatsache ergeben, daß dieser nicht mehr ausschließlich von den Rennerfolgen





Innenansicht aus dem Mercedes-Palast, Berlin.



Innenansicht aus dem Mercedes-Palast, Berlin.

abhing, sondern in normalere Bahnen einlenkte, was wohl hauptsächlich seine Ursache darin hatte, daß das Automobil immer weniger als Luxusgegenstand betrachtet wurde, sich vielmehr zu einem notwendigen Bedarfsstück unserer Zeit herausbildete, wobei indessen keineswegs die Ausstattung der Wagen in den Hintergrund rückte, sondern im Gegenteil die Anforderungen in dieser Hinsicht sich immer mehr steigerten.

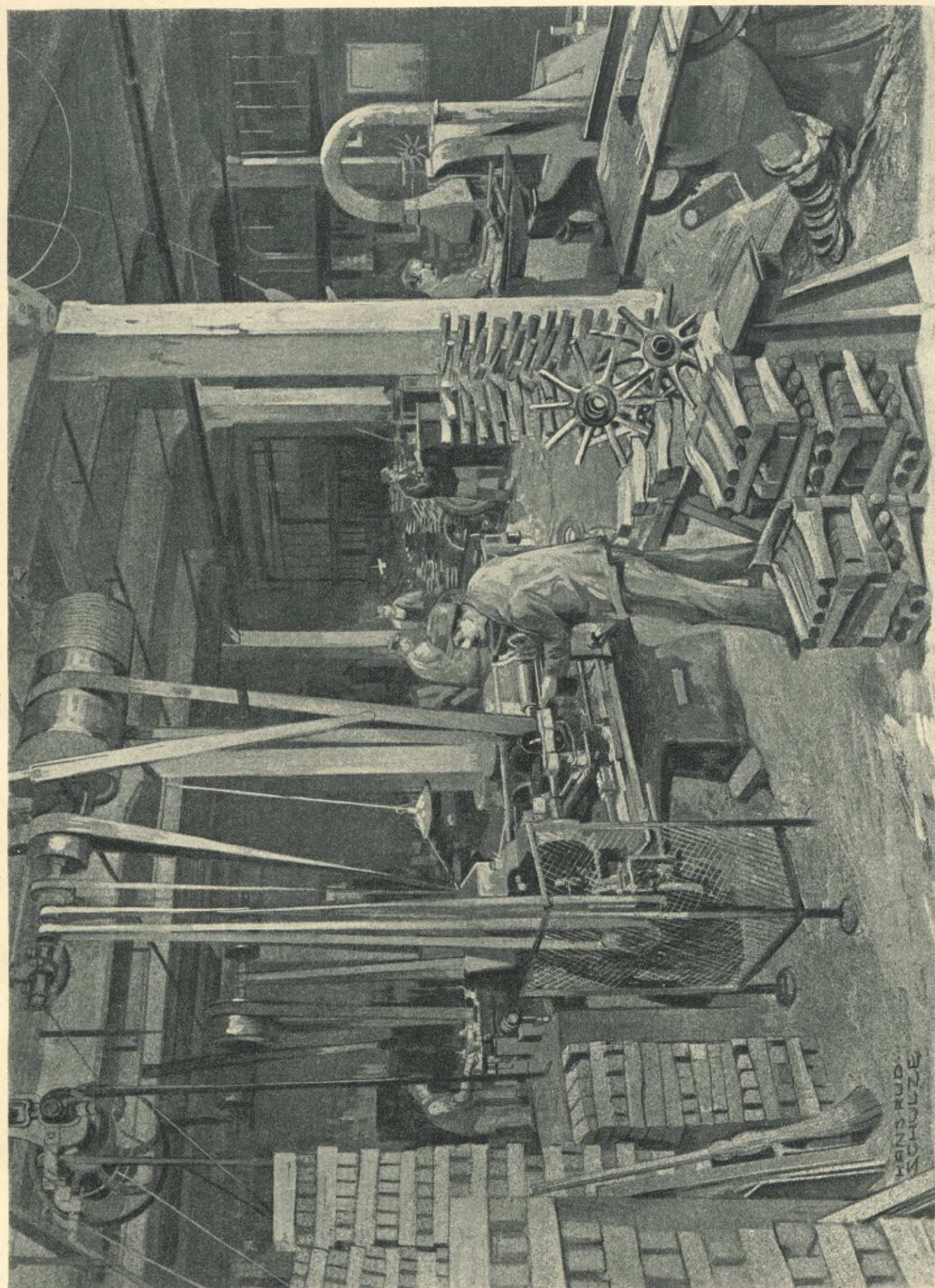
Am 28. August 1910 erlitt die Gesellschaft wieder einen schmerzlichen Verlust durch den Tod ihres Aufsichtsratsmitgliedes, des Geheimen Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. J. Loewe, der seit 1902 dem Aufsichtsrat angehört hatte.

In der ordentlichen General-Versammlung vom 25. April 1911 leitete der neue Vorsitzende des Aufsichtsrats, Alfred von Kaulla, die Versammlung, welcher schon seit dem Tode von Geheimrat v. Duttenhofer der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit dem reichen Schatz seiner Erfahrungen beigestanden hatte. Geboren in Straßburg i. E. am 8. August 1852, trat er nach dem Besuch des Gymnasiums in Stuttgart und weiterer Lehranstalten in England und in Frankfurt a. M. in die Technische Hochschule in Stuttgart zum Studium der Mathematik und Naturwissenschaften von 1868 bis 1872 ein. Diese Studien wurden durch militärische Dienstleistung vom Juli 1870 bis September 1871 unterbrochen, worauf er nach kaufmännischer Ausbildung in Frankfurt a. M. und London bis zum Jahre 1875 in die Württembergische Vereinsbank und in die Waffenfabrik Mauser in Oberndorf als persönlich haftender Gesellschafter eintrat. In der Verwaltung der ersteren ist er heute noch tätig. Von 1887 bis 1895 verlegte er seinen Wirkungskreis in das Gebiet der Eisenbahn und Staatsfinanzen in der Türkei bei den Mazedonischen Bahnen, den Anatolischen Bahnen (Bagdadbahn) und den Orientalischen Eisenbahnen. Außerdem gehört er den Verwaltungen verschiedener Banken, Industrien und Eisenbahnen an. Seit dem 3. August 1914 ist er auf dem westlichen Kriegsschauplatz in militärischen Diensten. —

Hatte schon die geschäftliche Tendenz des Jahres 1911 in der Automobil-Industrie ein überaus günstiges Resultat ergeben, so war die Marktlage im Jahre 1912 eine noch bessere. Durch die Vergrößerung nahezu aller Automobilfabriken und deren Leistungsfähigkeit hatte die Gesamtproduktion eine außerordentliche Höhe erreicht, wie nie zuvor und die Aufnahmefähigkeit des Marktes schien unerschöpflich, trotz der amerikanischen Konkurrenz, die, vermöge des hohen amerikanischen Schutzzolles, gegen den Deutschland keine Gegenmaßnahmen ergriffen hatte, im Vorteil war.

Den steigenden Löhnen in den letzten Jahren und den erhöhten Preisen für Rohmaterialien konnte durch die Herstellung größerer Serien und die Ausnutzung der modernsten Arbeitsmaschinen begegnet werden, so daß auch nach dieser Richtung hin ein Ausgleich stattfand. Die Fabrikation der Flugzeugmotoren hatte ungeachtet der umfangreichen Spezialabteilung für diesen Zweig einen Umfang angenommen, daß es kaum möglich war, allen Aufträgen nachzukommen. Diese günstige Konjunktur hatte zur Folge, daß die Daimler-Motoren-Gesellschaft ihre Produktion gegenüber dem Vorjahre um 50 Proz.





Laufgrädenfabrikation

SCHULZE

für Automobile und Flugzeugmotoren steigern konnte. Die Zahl der Arbeiter belief sich auf 3000 bei einfacher Schicht, wobei zu beachten ist, daß die Produktion auf den Kopf des Arbeiters infolge der verbesserten Arbeitsmethoden sehr viel höher war als früher.

Eine osmanische Studienkommission aus türkischen Militärpersonen, Staats- und städtischen Beamten, Deputierten, Gelehrten und Kaufleuten bestehend, stattete im Juli 1910 den Daimler-Werken in Untertürkheim einen Besuch ab, wobei die gesamten Fabrikanlagen eingehend besichtigt wurden. Anschließend daran gab die Gesellschaft den Gästen im festlich geschmückten Kursaal in Cannstatt ein Essen, bei dem der Abgeordnete Muhid Bey darauf hinwies, daß die Kommission in den Daimler-Werken gesehen habe, was für ein Geist die deutsche Arbeit und die deutsche Industrie beseele und weiter dem Wunsche Ausdruck gab, die Daimler-Werke möchten im Geiste ihres Begründers von Erfolg zu Erfolg eilen.

Im Januar 1912 besuchten der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin und im April Prinz Adalbert von Preußen die Untertürkheimer Werke.

Nach dem allgemeinen großen Aufschwung der Industrie im Jahre 1912 war im Verlauf von 1913 ein gewisser Stillstand in der internationalen Lage eingetreten, der sich dadurch kennzeichnete, daß nahezu überall, nicht allein in Deutschland, das Angebot von Automobilen die Nachfrage überstieg. Die ungewisse politische Lage war nicht zuletzt die Ursache dieser Erscheinung, ebenso der teure Geldstand, unter dem die Industrie zu leiden hatte. Von der ungünstigen Konjunktur wurden die Daimler-Werke, dank ihrer guten Organisation des Vertriebes und der Unabhängigkeit von Bankkrediten, weniger in Mitleidenschaft gezogen, da außerdem aus dem Vorjahre eine große Anzahl von Aufträgen in das neue Jahr übernommen werden konnte. Die Fabrikation für 1913 war auf 2200 Automobile veranschlagt, wobei zu bemerken ist, daß trotz bester und modernster Fabrikeinrichtung drei Arbeiter nicht mehr als zwei Mercedes-Wagen im Jahre herstellen können, wenn nicht die absolut notwendige Handarbeit vernachlässigt werden soll, wie es beispielsweise die Amerikaner machen. Die möglichste Vollendung des Fabrikats kann nur durch die Erfahrung der Konstrukteure, die Qualität des Materials und durch die in allen Teilen korrekte Arbeit zum Ausdruck kommen und nur durch langjährige systematische Schulung der dazu nötigen Beamten und Arbeiter erreicht werden. Einen Beweis für solches Material und die Präzisionsarbeit geben die Teile eines Mercedes-Wagens, der 150000 km ohne Reparatur gelaufen war, worauf er in Untertürkheim auseinandergenommen wurde. Die Untersuchung der wichtigsten Organe ergab nur eine Abschleifung, jedoch weder Abnutzung, noch Beschädigung. Ein solches Resultat ist nur möglich, wenn von allen Neuerungen und Erfindungen alle diejenigen ausgeschaltet werden, die ihre Lebensfähigkeit nicht durch unzählige Versuche praktisch erweisen konnten. Eine Art Museum in der Untertürkheimer Fabrik gibt Zeugnis von so vielen Ideen, die oft äußerst fein ersonnen, die Prüfung nicht bestanden haben. Die Erfahrung allein hat der Fabrikation die Grundlage geschaffen,



auf der die Erzeugnisse hergestellt werden, die größte Betriebssicherheit gewährleisten. Neben den bedeutenden Vergrößerungen der Werkstätten, besonders für den Karosseriebau, wurde auch den kaufmännischen Bureaus ein größerer Raum eingeräumt durch Errichtung eines neuen Stockwerkes auf das große Verwaltungsgebäude für die Zeichenbureaus, wodurch die seither dazu benutzten Räume für den kaufmännischen Betrieb frei wurden.



Direktor Adolf Daimler †.

Das Jahr 1913 brachte der Gesellschaft zwei neue schmerzliche Verluste. Am 18. Februar 1913 starb das Aufsichtsratsmitglied Generalmajor z. D. Gustav Becker, einer der ältesten Vorkämpfer des Automobilismus. Durch Wort und Schrift hat er sich um die Popularisierung des Automobils und die Vertretung automobilistischer Interessen hervorragende, bleibende Verdienste erworben.

Am 24. März 1913 starb der Leiter der Betriebsabteilung, Direktor Adolf Daimler, in der Klinik in Tübingen im 42. Lebensjahre. Sein Hinscheiden bedeutete für das Unternehmen einen schweren Verlust. Er war seit 1899 bei der Gesellschaft tätig und wurde 1900 Oberingenieur und Prokurist und einige Jahre später stellvertretendes Vorstandsmitglied. Seit 1907 bekleidete er die Stellung des Direktors der Betriebsabteilung und eines Mitgliedes des Vorstandes. Die hervorragende Begabung für Technik, die seinem Vater Gottlieb Daimler eigen, vererbte sich auch auf seinen Sohn Adolf, und nach Absolvierung seiner Studien auf der Technischen Hochschule in Stuttgart und in der Maschinenfabrik Eßlingen konnte er in den Dienst der Gesellschaft treten. Die Organisation des Gesamtbetriebes, die ein sicheres Ineinandergreifen der einzelnen Teile und deren vollkommene Ausnutzung sicherte, war mit sein Werk. Im Dienste der Daimler-Motoren-Gesellschaft widmete er sich mit Fleiß und hervorragendem Wissen seinen Aufgaben, deren Bewältigung durch mehrfache Ordensauszeichnungen auch äußere Anerkennung gefunden hat.

In der Geschichte der Gesellschaft wird sein Name für immer einen ehrenvollen Platz einnehmen.

Die technische Direktion der Daimler-Motoren-Gesellschaft ruht seither allein auf Paul Daimler, des Verstorbenen älterem Bruder, welcher am 13. September 1869 zu Karlsruhe i. B. geboren ist. Er war nach Absolvierung seiner Studien, welche sich sowohl auf allgemeinen Maschinenbau, als auch auf spezielle Elektrotechnik erstreckten, von 1897 bis 1902 in der Daimler-Motoren-Gesellschaft zu Cannstatt als Ingenieur, Oberingenieur und Prokurist tätig und dann von 1902 bis 1905 technischer Leiter der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener-Neustadt, wo er Gelegenheit hatte, eine Fülle von Konstruktionen auf allen Gebieten des Automobilwesens: Lastwagen, Lastzügen, Vierräderantrieben, Schiffsmotoren, auszuarbeiten und auszuführen. Seit 1905 bekleidet er die Stelle des technischen Direktors in Untertürkheim. Hier kam noch zu vorstehend Benanntem der Ausbau der Mercedes-Wagen und -Motoren hinzu, woran sich in neuerer Zeit die Luftschiff- und Flugmotoren anschlossen. Dem Ausbau des Motors, insbesondere für militärische Zwecke, widmete er sich in sehr eingehender Weise. Besondere Anerkennung seiner ersprießlichen Tätigkeit wurde ihm im Jahre 1915 durch die Ernennung zum Kgl. Württembergischen Baurat.

Wie der technische Direktor, Paul Daimler, durch stetige Verbesserung und Verfeinerung in der Konstruktion der Motoren und Wagen diese zu immer weiterer Vervollkommnung führte, so ist es das Verdienst des kaufmännischen Direktors Ernst Berge, eine großzügige Verkaufsorganisation der Mercedes-Fabrikate ins Leben gerufen zu haben. Im Werke selbst geschah dies durch kommerzielle Richtlinien für Einkauf, Produktion und Lieferung und durch eine gesunde Bilanzgebarung. Nach außen erfolgte die Neuorganisation durch die Errichtung eigener Verkaufsstellen und Vertretungen im In- und Auslande, wie schon früher erwähnt.

Die seitherigen Räume der Berliner Verkaufsstelle am Pariser Platz hatten den Mangel, daß damit keine Schauräume verbunden und eine Ausdehnung ausgeschlossen war, und so wurde der Plan gefaßt, nachdem sich die Gelegenheit zur Erwerbung eines geeigneten Platzes Unter den Linden bot, dort der Marke „Mercedes“ ein würdiges Heim zu erbauen. Das seither auf diesem Platze befindliche Restaurant Dressel und dessen Nebengebäude wurden abgebrochen und von dem etwa 1700 qm fassenden Flächeninhalt 1300 qm überbaut mit zwei Fassaden von vornehmer architektonischer Gliederung nach den Linden und der Mittelstraße. Die ganze Front des Erdgeschosses Unter den Linden nehmen die Ausstellungsräume ein, die so groß sind, daß mindestens 15 vollständige Mercedes-Wagen aufgestellt werden können; darunter im Kellergeschoß sind Räume für Fahrgestelle, Flugmotoren usw. Hinter dem Ausstellungsraum befindet sich ein Bureauaum. Weitere Bureauräume sind im ersten und zweiten Stock, die außer durch das Haupttreppenhaus auch vom Ausstellungsraum über Verbindungstreppen zu erreichen sind. Die übrigen Teile des Erdgeschosses dienen dem Betrieb der Firma Dressel und der restliche Teil der oberen Stock-



werke ist zu Bureauzwecken vermietet. Die Einweihung des neuen Heims fand am 1. Oktober 1913 statt und gestaltete sich zu einer Festlichkeit. Es waren u. a. erschienen: der Kommandeur der Fliegertruppe, Major von Bärensprung, mehrere Herren der Kaiserlichen Marineverwaltung, der Geheime Oberregierungsrat von Friedheim vom Berliner Polizei-Präsidium, die Kommerzienräte Oppenheim, Stobwasser und Faland, Berlin, Kommerzienrat Reif, Nürnberg, Direktor Kraftmeyer, London, Dr. Fließ von den Etrich-Flugwerken, die Flieger Friederich und Hirth und viele andere bekannte Persönlichkeiten des Handels, der Industrie und des Sports.

Direktor Berge gab in einer Ansprache einen interessanten Rückblick der Entwicklungsgeschichte des Hauses, worauf eine Besichtigung aller Räume stattfand. Ein Festmahl schloß die imposante Feier.

„Das Tempo im Automobilismus wird ein immer schnelleres.“ Dieser Ausspruch von Direktor Berge kennzeichnet treffend die Lage des Automobilismus im allgemeinen und der Daimler-Motoren-Gesellschaft im besonderen im Jahre 1914. Trotz angespanntester Arbeit und dem rationellen Zusammenwirken von Hunderten von Ingenieuren und Tausenden von Arbeitern, vermochte das Werk den Ansprüchen kaum zu genügen. Durch die Zurückhaltung der Banken im Jahre 1913 war die Kauflust des Publikums zwar etwas eingedämmt worden, bis sich am Ende des Jahres der Geldstand wieder hob und das Automobilgeschäft, das eng mit der allgemeinen Lage zusammenhängt, in Fluß kam. Diese Einschränkung bezieht sich jedoch nur auf solche Käufer, die das Automobil als Luxusfahrzeug benutzen, nicht aber auf Geschäftswagen. Der Umsatz im Jahre 1913 war größer als im vorhergehenden Jahre, was in der zur Verteilung gelangten Dividende von 12 Proz. zum Ausdruck kam. Auf den Handel mit neuen Wagen drückte der mit gebrauchten Wagen, die von einer Hand in die andere wandern und meist den verlangten Zwecken längere Zeit genügen.

Das Export-Geschäft war auch nach wie vor von größter Bedeutung. Nachdem das Ausland einmal die Güte der Daimler-Fabrikate erkannt hatte und trotzdem die Produktion in England, Frankreich und Amerika stetig zunahm, war der Export nach diesen Ländern, sowie nach Italien und der Schweiz dennoch im Steigen, wovon nur Südamerika infolge des finanziellen Niederganges eine Ausnahme machte. Ganz vorzüglich war auch der Export nach Rußland. In neuerer Zeit kamen dazu noch Spanien und Portugal, Türkei, Bulgarien, Rumänien, Skandinavien, Ägypten usw. Ein bedeutendes Geschäft entwickelte sich nach Rußland in Daimler-Omnibussen und Mercedes-Knight-Wagen, die sich trotz der ungünstigen Terrainverhältnisse in Polen, Beßarabien, Kaukasien und in der Krim vorzüglich bewährten. Als Bahnbrecher hat sich der Mercedes-Wagen in Persien erwiesen. War er doch das erste Automobil, das nach dem Süden Persiens, bis nach Schiras, vordrang und die außerordentlich schwierige Strecke von Ispahan nach Schiras in 6 Tagen zurücklegte.

Im schwarzen Erdteil laufen Mercedes-Wagen, abgesehen von Kapland und den deutschen Kolonien, in Marokko, besonders in Tanger, sowie ferner



an der Goldküste, wohin ein Dutzend kleine Nutzwagen mit Mercedes-Motoren für die Baseler Missions-Gesellschaft geliefert wurden.

Was Übersee betrifft, so ist schon eingangs erwähnt, daß in den Städten der Nordamerikanischen Union viele Mercedes-Wagen laufen. Aber auch auf Kuba wird dem Fabrikat der Daimler-Motoren-Gesellschaft vielfach der Vorzug gegeben, trotz der Vorzugstarife, welche die Vereinigten Staaten dort auf ihre Wagen genießen.

In ganz Südamerika sind die Mercedes-Wagen eingeführt und zwar besonders zahlreich in Chile. Des weiteren befinden sich Mercedes-Wagen in Indien, vorzugsweise in Bombay und Umgebung und auf Java, sowie in den japanischen Großstädten.

In Australien wird er sowohl auf dem Festland als auch auf der Nord- und Süd-Insel von Neu-Seeland gefahren.

AUFSICHTSRAT UND DIREKTORIUM

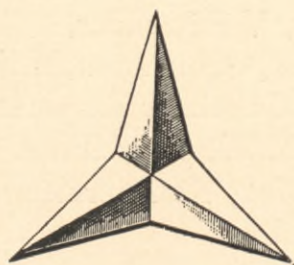
Der Aufsichtsrat der Daimler-Motoren-Gesellschaft besteht z. Zt. aus folgenden Herren:

A. von Kaulla, Stuttgart, Vorsitzender,
Dr.-Ing. h. c. P. von Gontard, Geh. Baurat, M. d. H., Berlin, stellv. Vorsitzender,
Dr.-Ing. h. c. W. Lorenz, Geheimer Kommerzienrat, Karlsruhe,
Dr. G. von Doertenbach, Kommerzienrat und Generalkonsul, Stuttgart,
Dr.-Ing. h. c. C. Duttenhofer, Kommerzienrat, Berlin,
Dr. M. Duttenhofer, Berlin,
O. Fischer, Stuttgart,
G. Vischer, Kommerzienrat, Stuttgart.

Das Direktorium in Stuttgart-Untertürkheim besteht aus den Herren:
Kommerzienrat E. Berge, Baurat P. Daimler, Dr. jur. G. Sekler,

das Direktorium der Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde aus den Herren:
Direktor K. Schippert und Direktor E. Wolff.





VI

DIE FABRIKANLAGE DER DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT IN STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM



EIN WEINBEKRÄNZTER VORBERG des Schurwaldes, der Rotenberg oder Württemberg, auf dem einst die Stammburg des württembergischen Fürstenhauses stand, ragt in das liebliche mittlere Neckartal, da wo der Neckar sich zur Talebene weitet, hinein. Von seinem Gipfel erblickt man im Hintergrunde die schroff aufragenden Höhen der schwäbischen Alb, im Vordergrunde, zu Füßen des Berges, das seit 1905 mit der Haupt- und Residenzstadt Stuttgart vereinigte Untertürkheim, den Sitz der Stammfirma der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim.

Zwischen Eßlingen und Cannstatt entstanden im Laufe der Zeit, durch die gute Verkehrslage und die reichen Wasserkräfte begünstigt, wichtige Industrieanlagen, die heute einen großen Teil der früher rein bäuerlichen Bevölkerung beschäftigen und unter diesen unmittelbar am Neckar, in einem Geländeabschnitt zwischen der Eisenbahnlinie Stuttgart—Ulm und dem Flußbett gelegen, der große Fabrikkomplex der Mercedes-Werke, die einen Flächenraum von über 27½ Hektar einnehmen, von denen gegen Ende des Jahres 1915 nahezu die Hälfte überbaut ist, woraus hervorgeht, daß noch eine ansehnliche Erweiterung der Werkstätten möglich ist.

Die Gesamtanlage besteht aus vierzehn Hauptgebäuden, der Gießerei, der Schmiede, dem Verwaltungsgebäude, dem Haupt-Shedbau, der Bremserei und Klempnerei, dem sogenannten Betonbau, dem Karosseriebau, dem Wagenmontierungs-Shedbau, dem Ersatzteilmagazin und Automobil-Fertigstellungsbau, dem Shedbau für Flugmotoren und Fahrgestellfertigmontage und dem Flugmotoren-Bremsereibau, jenseits der öffentlichen Straße der Reparaturwerkstätte mit Wagenhalle und der Versuchsanstalt. Außerdem sind eine eigene Gasfabrik, ausgedehnte Holzlager und verschiedene andere kleinere Gebäude vorhanden.

Bei der Anordnung der Gesamtanlage wurde von dem Grundgedanken ausgegangen, daß das Rohmaterial im Laufe seiner Bearbeitung nach Maßgabe seiner Umwandlung zum Fertigfabrikat einen stetigen Weg von einem Ende der Fabrik zum anderen unter möglichster Vermeidung zeitraubender Zwischen Transporte zu nehmen habe. Demgemäß kommen zuerst die vorbereitenden

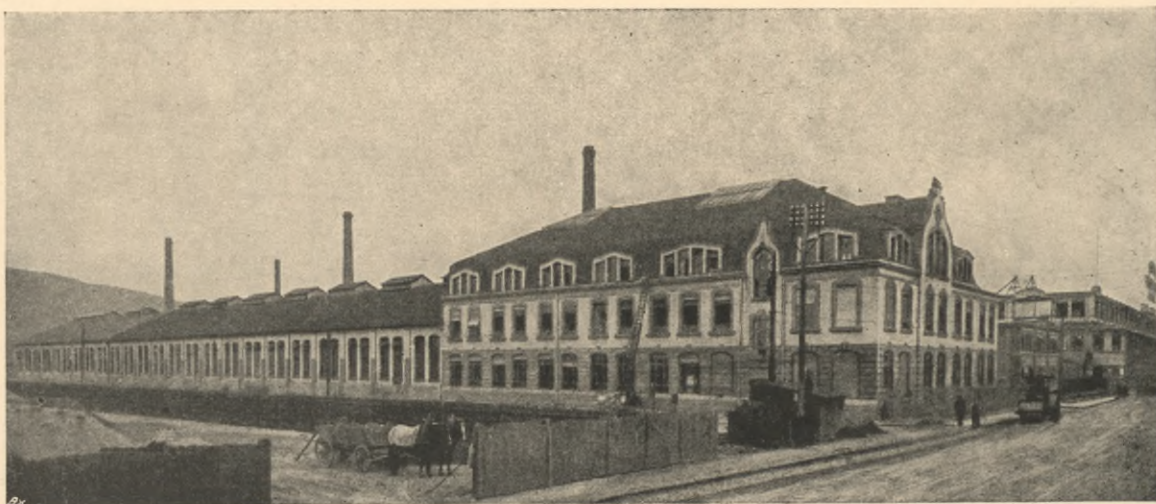




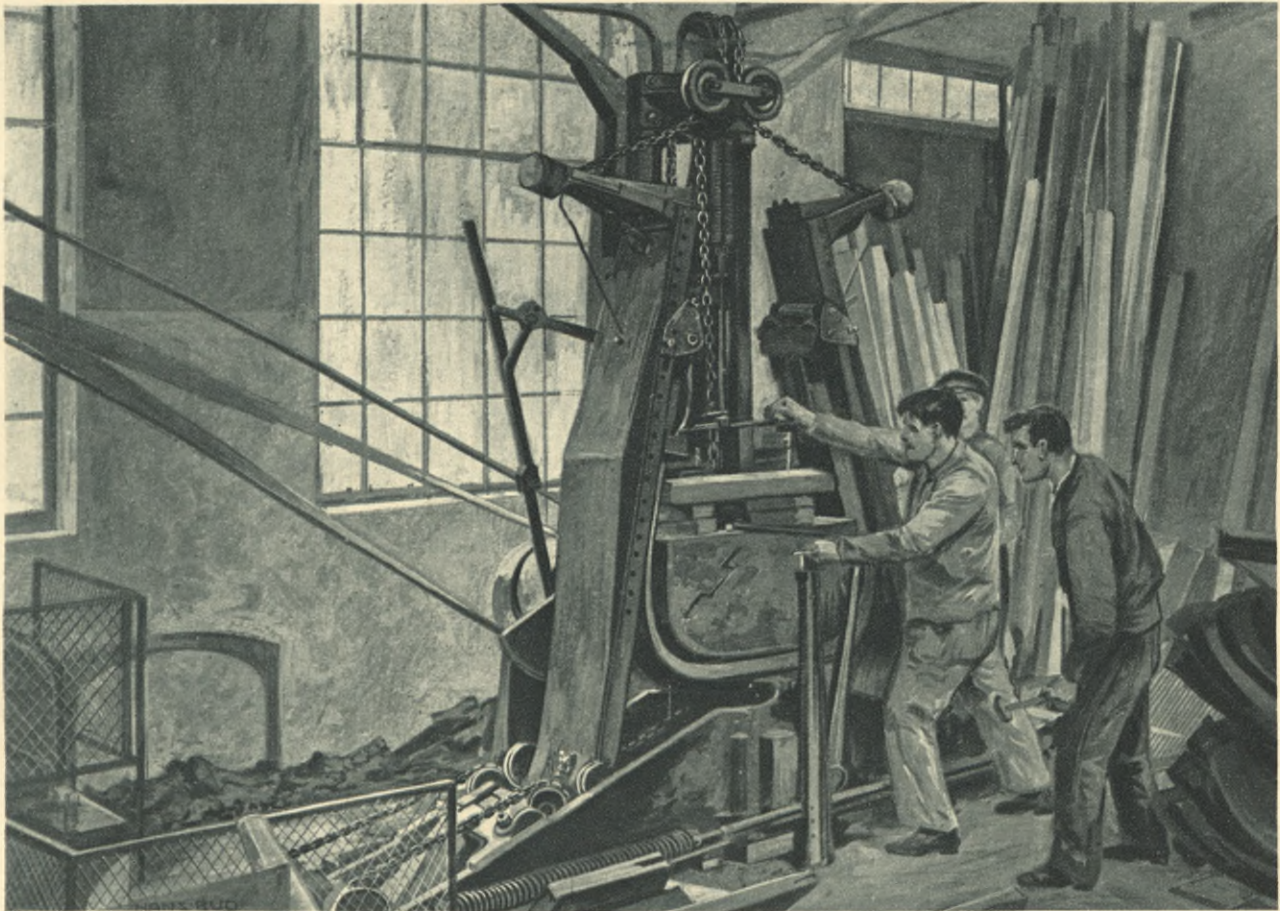
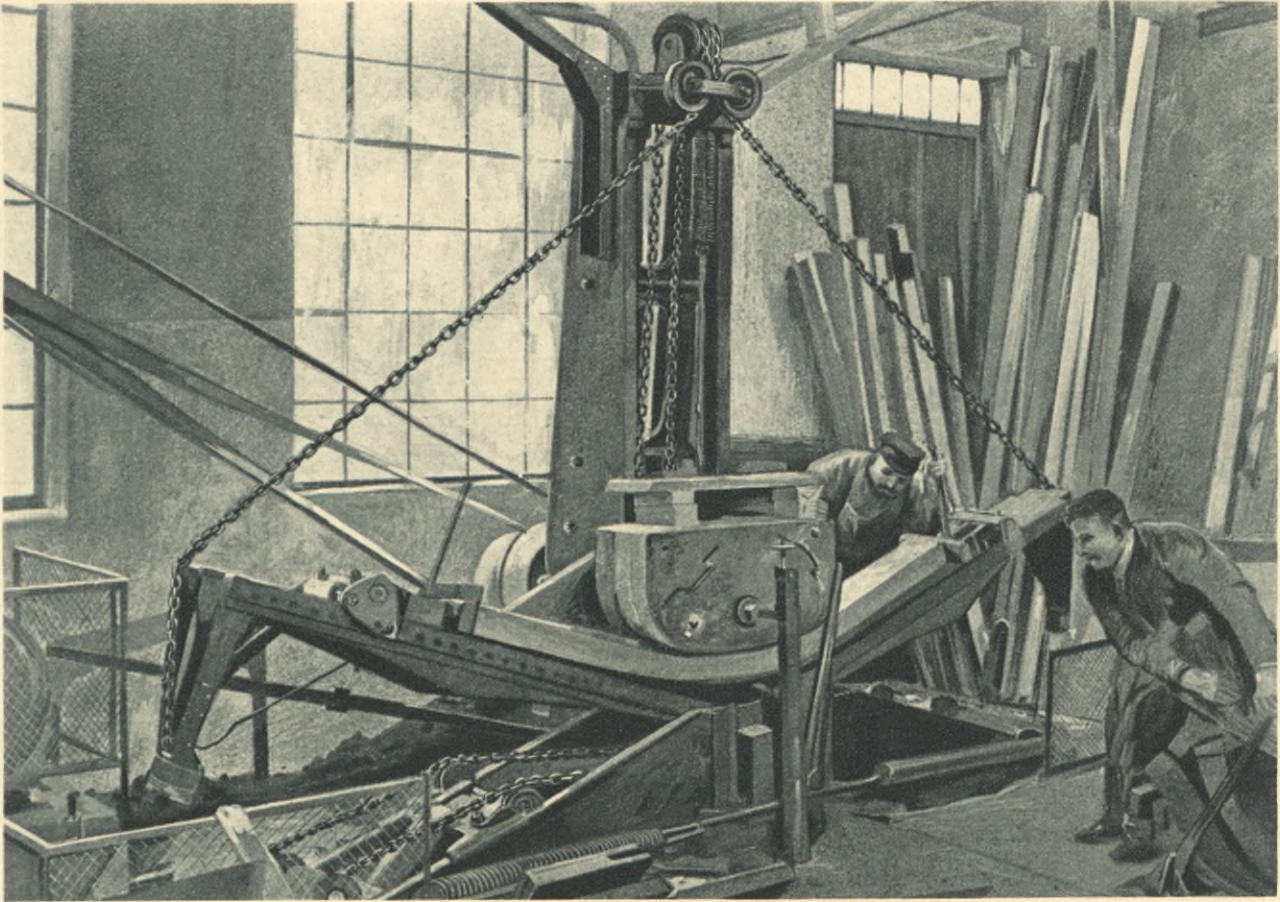
Blick auf die Fabrik vom Automagazin aus.

Werkstätten, die Gießerei und die Schmiede, und anschließend daran die mechanischen Werkstätten zur weiteren Behandlung der Werkstücke, die Dreherei, Fräserei, Schleiferei usw. Dann folgen in nächster Nähe die Schlossereien und hierauf die Zwischenmagazine zur Aufnahme der zum Zusammenbau vorgearbeiteten Halbfabrikate. Weiterhin gliedert sich die Wagenmontierung an, aus welcher die fertigen Untergestelle in die Fertigmontage kommen, um von hier aus — mit oder ohne Wagenaufbau — in nächster Nähe verladen zu werden.

Die Gleisanlage der Fabrik, welche direkte Anschlüsse nach dem Güterbahnhof Untertürkheim besitzt, ist diesen Gesichtspunkten entsprechend ausgeführt. Zwischen Gießerei und Schmiedebau und zwischen diesem und dem Hauptsägedachbau, der das Eingangsmagazin enthält, laufen Schienenstränge



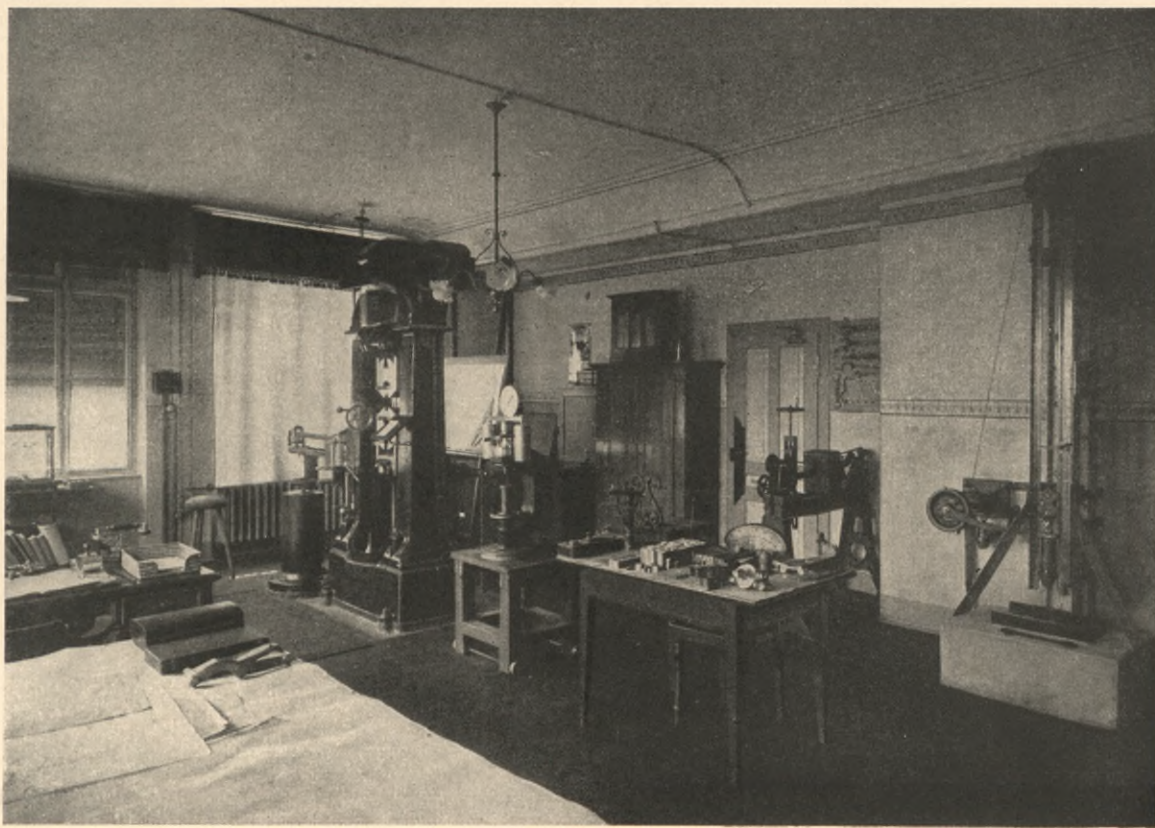
Gießereigebäude.



Holzbiegemaschine

durch die ganze Tiefe des Fabrikareals und Querstränge an dessen hinterem Teil entlang bis nach dem Eisenbahndamm, der das Fabrikgrundstück in der Richtung nach Cannstatt zu begrenzt. Weitere Gleise führen dann zwischen Shedbau II und III und dem Eisenbahndamm entlang mit Abzweigungen nach den Laderampen der Fertigmontage, damit die fertigen Güter von hier unmittelbar nach den Bahnhofgleisen abgeführt werden können.

Von Untertürkheim kommend, erreicht man zunächst das langgestreckte Gießereigebäude für Aluminium-, Rot- und Messingguß, in dessen Vorderteil sich im Erdgeschoß die Werkstatt für Herstellung von Gesenken für die Groß-



Materialprüfungsraum.

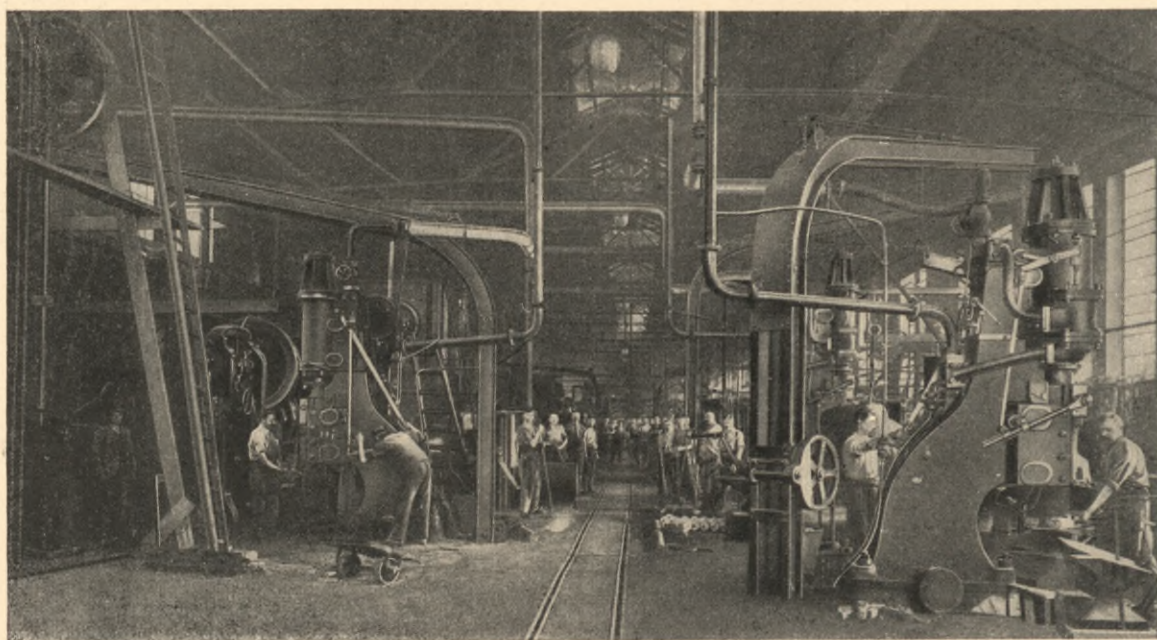
schmiede, die Rahmenpresserei sowie im obersten Geschoß der große Arbeiter-Speisesaal und die Speisesäle samt Küche für die Beamtenschaft befinden. Die Gesamtlänge dieses Baues beläuft sich auf 185 m bei 30 m Breite.

Ebenso breit ist der hierauf folgende Schmiedebau, dessen Gesamtlänge 157 m beträgt. Hier sind die Großschmiede mit Stahlmagazin und die Härtereier untergebracht; auch befinden sich im Vordertrakt dieses Gebäudes Bureau-räumlichkeiten sowie der Materialprüfungsraum. Hinter der Schmiede steht die Gasfabrik für die Wassergaserzeugung zu Fabrikationszwecken. Das Gas wird in zwei hinter der Gasanstalt befindlichen Behältern zur Entnahme aufgespeichert.

In der Längsfront an der öffentlichen Straße folgt das Verwaltungsgebäude mit einer Länge von 151 m bei einer Tiefe von 16 m und dahinter der

große Sägedachbau, welcher die Werkzeugmaschinen enthält und bei 151 m Länge 131 m tief ist. Der nach der Schmiede zu gelegene Teil dieses Baues ist dreistöckig und enthält das Hauptmagazin für Wareneingang und im obersten Stockwerk, das durch eine gedeckte Brücke mit dem Verwaltungsgebäude verbunden ist, Büreauräumlichkeiten. Gleichfalls dreistöckig erhebt sich hinter dem großen Shedbau der Bremsereibau von 151 m Länge und 16 m Tiefe, welcher außer dem Raum zum Abbremsen für die Motoren ein Stahlmagazin, die Kühlerfabrik und die Kupferschmiede, sowie die Schlosserei für Wagenmotoren und für die Getriebeteile enthält. Dahinter steht noch ein Beizereischuppen und ein Schuppen für Azetylenenerzeugung.

Gegenüber der rechtsseitigen Giebelwand des Verwaltungsgebäudes befindet sich in einem kleinen Ziergarten das Pförtnerhaus, hinter welchem sich



Blick in die Großschmiede.

in 46 m Breite und 131 m Tiefe ein mehrstöckiger Betoneisenbau erstreckt, enthaltend Werkstätten für Wagenbau mit den zugehörigen Holzbearbeitungsmaschinen, die Sattlerei, ein Zwischenmagazin für Halbfabrikate, das Fabrikpumpwerk, die elektrische Umformerstation, in welcher die vom städtischen Elektrizitätswerk bezogene elektrische Energie für Licht- und Kraftanlage des Gesamtwerkes nach ihren besonderen Bestimmungen umgeformt wird, ferner einen großen Arbeiter-Waschraum und die Feuerwache.

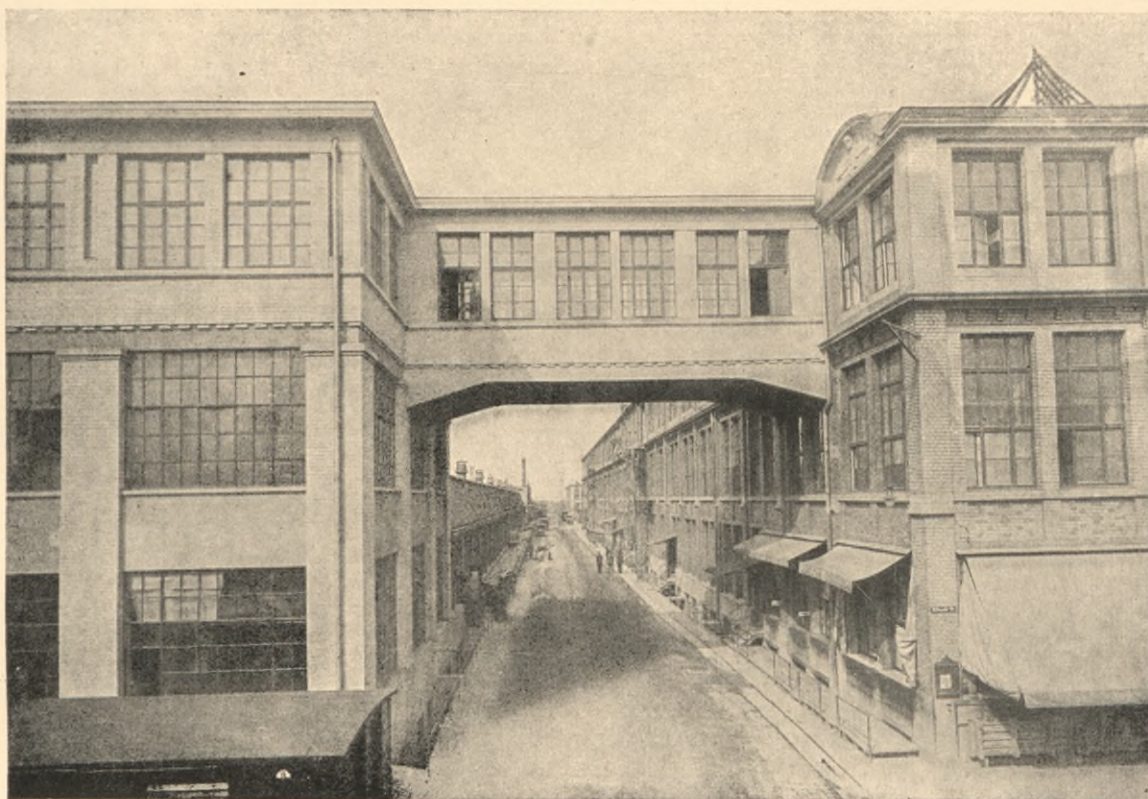
Ein hinter diesen Gebäuden errichteter dreistöckiger Bau von 46 m Breite und 48 m Tiefe enthält die Beschlägeschmiede für den Wagenbau, die Keller für Leder- und Gummivorräte, sowie die Lackiererei.

An die öffentliche Straße zurückgekehrt, gewahren wir zunächst ein weiteres langgestrecktes, dreistöckiges Gebäude, dessen Gesamtlänge 132 m bei 16 m Tiefe beträgt und in dessen Mitte sich eine Durchfahrt nach den

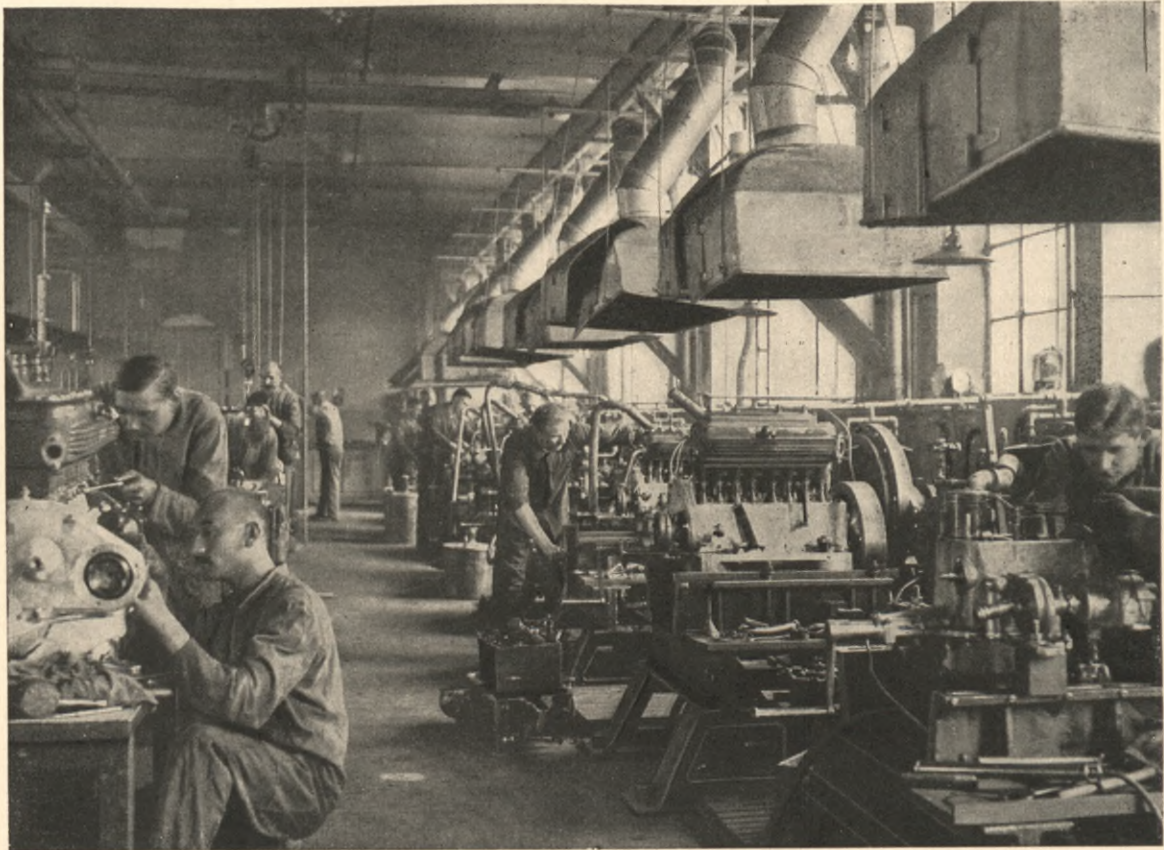


Verwaltungsgebäude.

hinteren Fabrikstraßen befindet. Dieser Bau enthält Bureauäumlichkeiten, einen großen Packraum, Lager von Ersatzteilen und dergleichen, sowie die Abteilung für Versandbereitstellung der Automobile. Dahinter stehen zwei

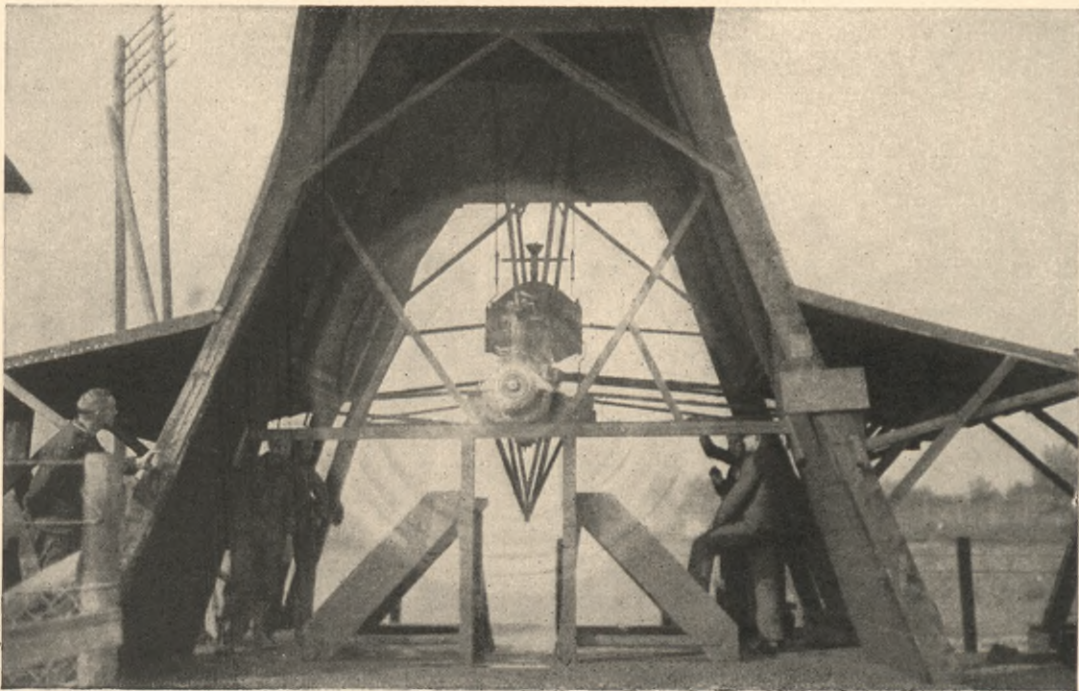


Magazin- und Verwaltungsbau mit Verbindungsbrücke.



Teilansicht der Motorenbremserei.

Sägedachbauten von je 60 m Breite und 131 m Tiefe, von denen das linksseitige die Montierhalle für die Wagenuntergestelle bildet, während das andere für die Fertigmontage der Wagenuntergestelle, ferner für die Fahr-



Flugmotorenprüfstand.

abteilung, für die Laufräderfabrik und für die Flugmotoren-Schlosserei vorgesehen ist. Anstoßend hieran folgt der große Holzlagerplatz mit seinen mehrstöckigen Schuppen. Noch weiter hinten befinden sich im Freien die Prüfstände für Flugmotoren. Entlang dem Bahndamm, welcher das Areal der Daimler-Motoren-Gesellschaft gegen den Exerzierplatz abgrenzt, steht ein gesondertes Gebäude für die Flugmotoren-Bremserei.

Nehmen wir nun Einblick in die einzelnen Gebäude, so sei wieder mit den vorbereitenden Werkstätten begonnen, und wir begeben uns zunächst nach dem Gebäude für die Gießerei, in welchem noch einige andere Abteilungen untergebracht sind. Im Erdgeschoß des dreistöckigen Teils an der Straßenfront befindet sich die Gesenkschlosserei, in welcher die Werkzeugmaschinen zur Herstellung der in der Schmiede gebrauchten Gesenke stehen, und an diesen Raum schließt sich das hydraulische Preßwerk für Schmiedeteile und Wagenrahmen mit den dazu gehörenden Glühöfen an.

In der Gießerei werden Aluminiumgehäuse für den Motor und das Wechselgetriebe, für Zentralschmierpumpen usw., ferner Bronzeteile, wie Zirkulationswasserpumpen, Cardanhohlkugeln, Lenkungsgehäuse und dergleichen im Rohguß hergestellt. Die Gießereiwerkstätten für Aluminium und Bronze schließen sich unmittelbar an den Raum für das hydraulische Preßwerk an. Für die Aluminiumgießerei dienen 9 Schmelzöfen für je 65 kg Schmelzgut und für die Bronzegießerei 4 Schmelzöfen „System Piat“ für je 150 bzw. 120 kg



Aus der Formereiabteilung der Gießerei.



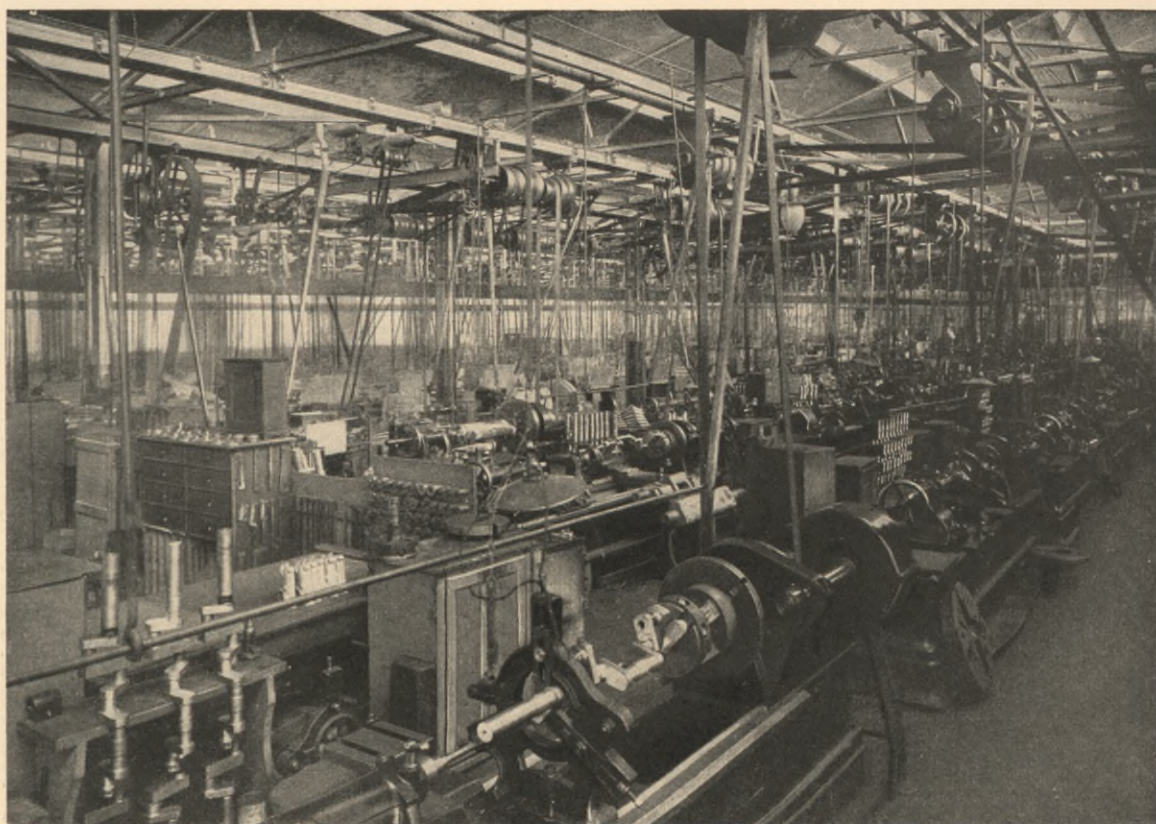
Bronzeguß.

Schmelzgut, sowie ein weiterer zum Vorwärmen für die Schmelztiegel und zum Schmelzen von Lagermetall. Drei Trockenöfen besorgen das Trocknen der Sandformen. Durch eine mittels Elektromotor betriebene Preßpumpe wird das Druckwasser für die Formmaschinen und zum Kippen der Platöfen geliefert. Außerdem enthält der Bau noch die Gußrevision, die Gußputzerei, eine Sandaufbereitungsanlage, das Sandlager, mehrere Kerntrockenöfen und Magazine für Rotguß, Aluminium und sonstige Gießereimaterialien.

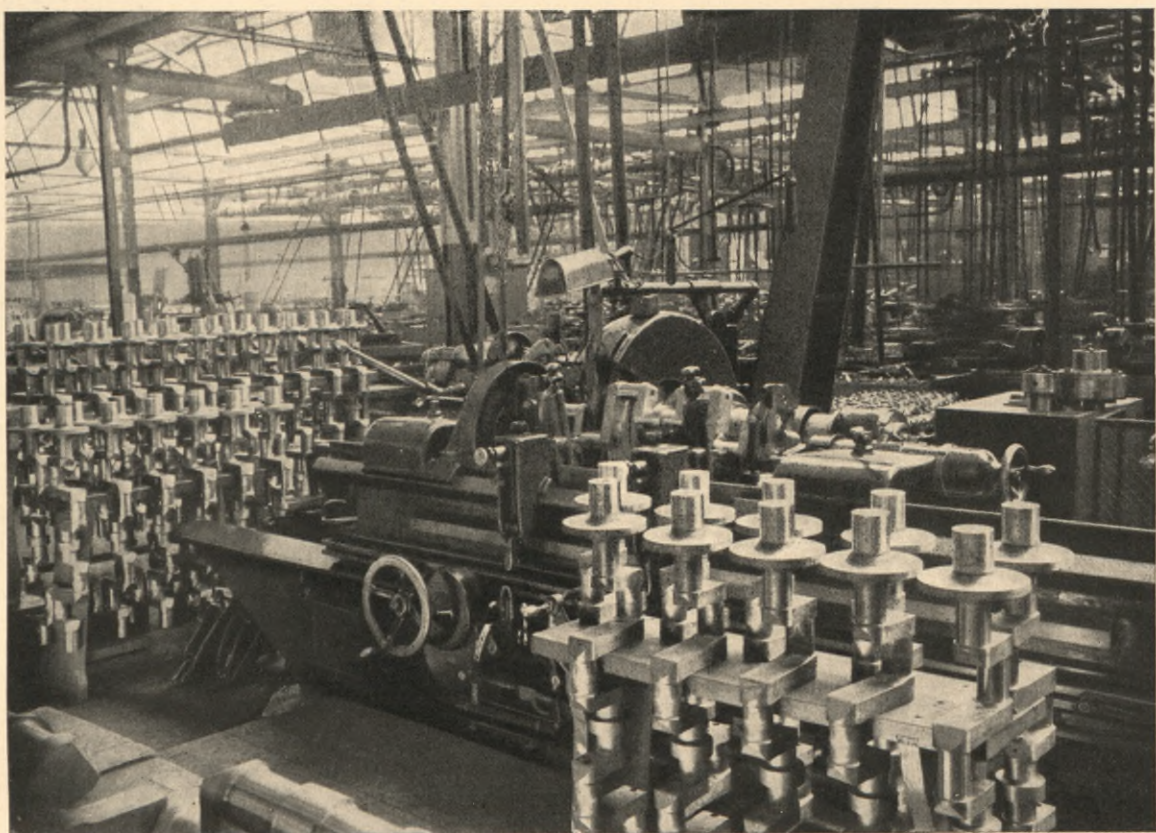
Vom Gießereigebäude ist der Schmiedebau durch eine Straße mit Bahngleise getrennt. Die Schmiede enthält 4 große Dampfgesenkhämmer, viele gewöhnliche Dampfhämmer, mehrere Lufthämmer und zahlreiche Reibungsfallhämmer; für Gesenkschmiedestücke außerdem Abgratpressen verschiedener Bauart, 2 Schmiedepressen, sowie Warm- und Kaltsägen.

Zum Anwärmen des Materials dienen neben Schmiedefeuern mit unterirdischer Rauchabsaugung hauptsächlich Flammöfen, die zum Teil mit übergelagerten Dampfkesseln kombiniert sind, und Gasglühöfen. Im Vorderbau sind noch Anlagen für Revision, Sandstrahlgebläse, Schmirgelschleifmaschinen und in der Gesenkschlosserei ein Hochdruckgebläse für die Gasglühöfen der Härterei und zur Erzeugung der die Gesamtanlage versorgenden Preßluft untergebracht.

Die im Erdgeschoß und im oberen Stock des Vorderbaues befindliche Härterei enthält außer den Gas- und Koksglühöfen einen Exhaustor zum Absaugen



Kurbelwellen-Dreherei.



Kurbelwellen-Schleifmaschine.

der Abgase, sowie Richtmaschinen zum Richten von Wellen, Spindelpressen und Härteapparate für Schmiedestücke und die Lagerausgießerei.

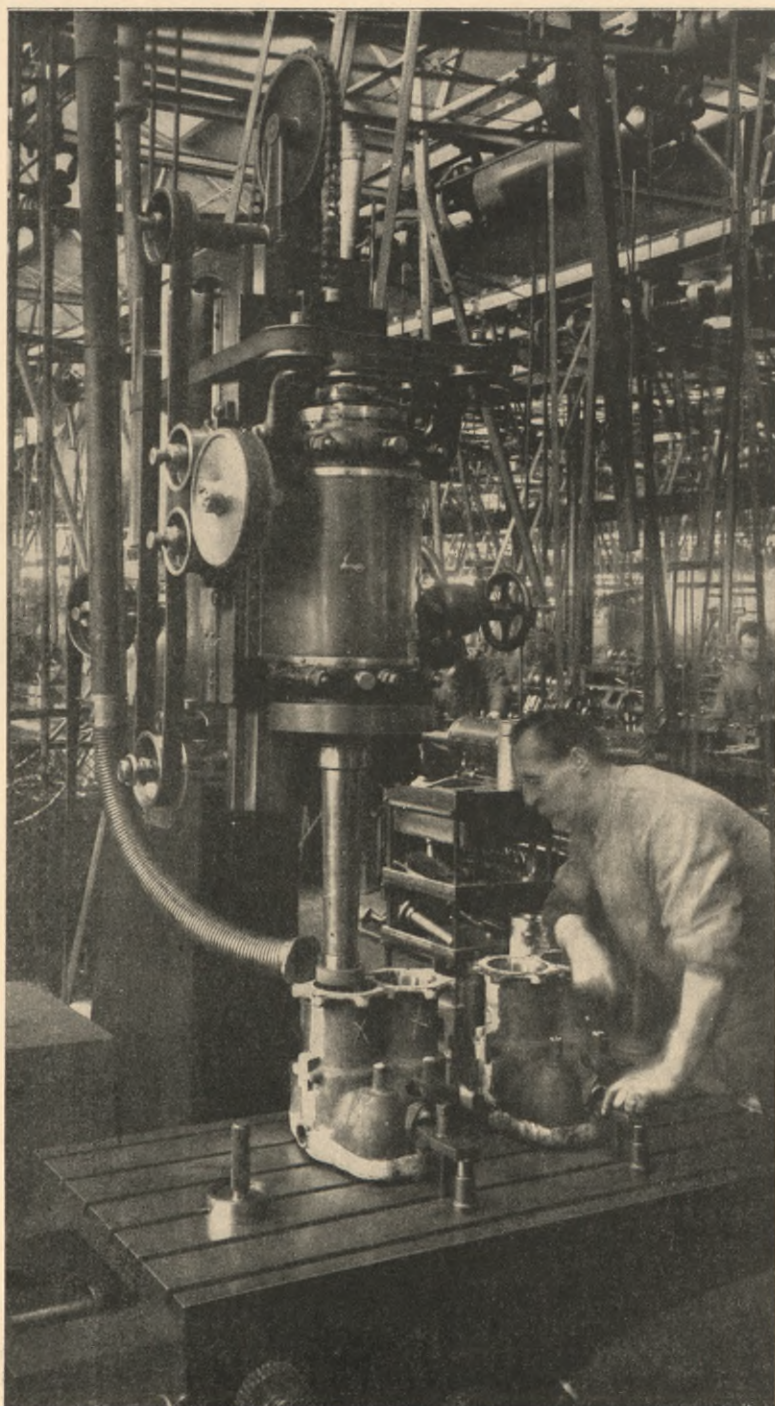
Die hinter der Schmiede in der Frontlinie des Bremsereigebäudes befindliche Gasfabrik nach System „Strache“ ist für eine stündliche Gaserzeugung von 800 bis 900 cbm eingerichtet. Es wird darin unkarburiertes Wassergas von 2500 Wärmeeinheiten zu Löt- und Heizzwecken erzeugt. Mit der Gasanstalt verbunden ist das Kesselhaus. Der erzeugte Dampf dient zur Gaserzeugung und gibt nebenbei Dampf ab für die Dampfhämmer der Schmiede und für Heizungszwecke.



Teilansicht der Fräserei (Achsschenkel-Fräsbank).

Der große Sägedachbau mit seinen fast 20000 qm Bodenfläche hinter dem Verwaltungsgebäude enthält etwa 1500 Arbeitsmaschinen die sämtlich elektrischen Gruppenantrieb haben und sich aus den besten Erzeugnissen des einschlägigen Maschinenbaues zusammensetzen.

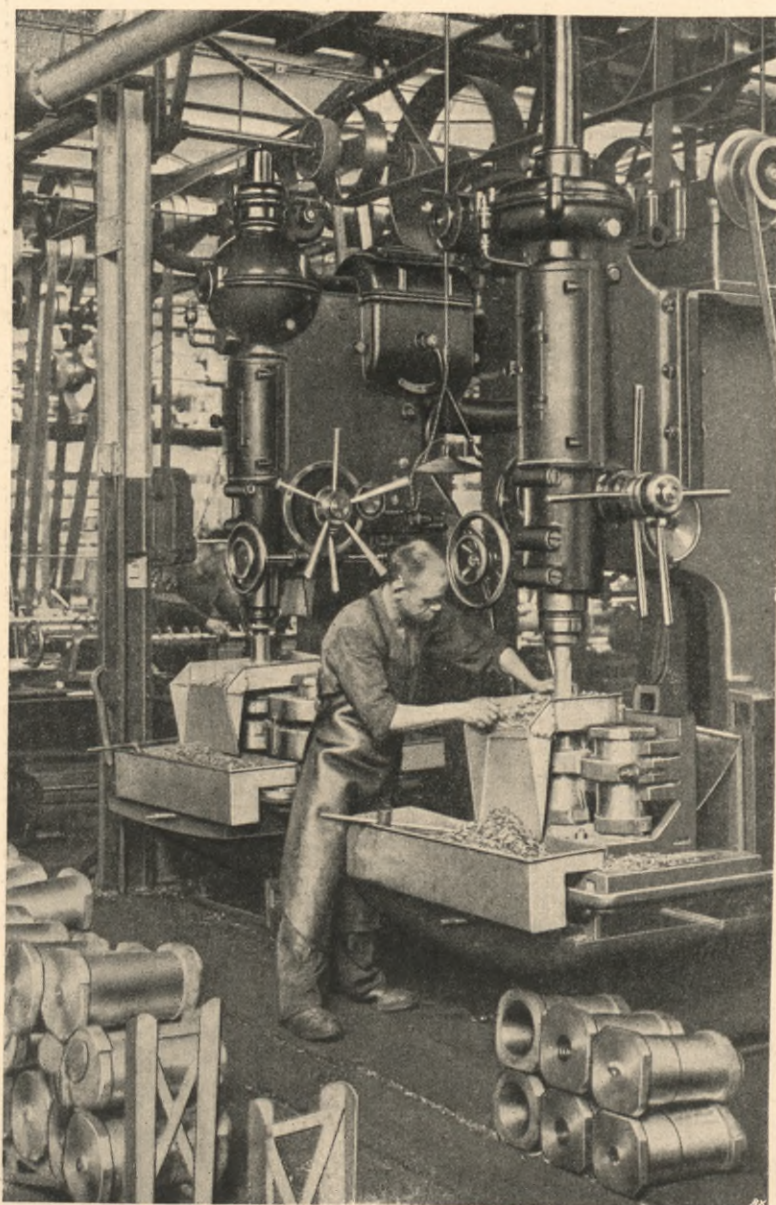
Die Zahl der in den Automobilwerkstätten zur Verwendung kommenden Spezialdrehbänke ist besonders groß; an sie werden die größten Anforderungen gestellt. Im Anfangsstadium der Automobilfabrikation handelte es sich darum, die einzelnen oft sehr schwierigen Teile von tüchtigen Qualitätsarbeitern ausführen zu lassen, die für bestimmte Typen nötigen Hauptteile dann zusammenfassen und von einer Gruppe von Arbeitern fertigstellen zu lassen, während jetzt durch die im Laufe der Zeit zur Entwicklung gelangte automatische Maschinenarbeit ein großer Teil dieser Handarbeit in Wegfall gekommen ist.



Ausschleifen von Motorzylindern.

Die Anordnung in dem großen Sägedachbau ist derart getroffen, daß sich an das Hauptmagazin die Dreherei, Schleiferei, Fräserei, sowie sämtliche anderen Werkzeugmaschinenarten in der Weise anschließen, daß das Werkstück unmittelbar von einer Arbeitsstelle zur anderen behufs seiner Vollendung gelangen kann. Die Dreherei, Fräserei und Schleiferei hat über 1300 Werk-

zeugmaschinen, wie Drehbänke, Spezialschleifbänke und Fräsmaschinen, wozu noch etwa 100 Revolverbänke und Automaten kommen, ferner Bohrmaschinen, Hobel- und Stoßmaschinen, Stirnradfräs- und Kegelradhobelmaschinen, dann Spezialmaschinen, wie: Automaten und Halbautomaten, Abstechbänke, Schraubenschneidemaschinen, Metallsägen, Spindelpressen und hydraulische Pressen.



Stahlzylinder-Bohrmaschine.

In der Mitte des großen Sägedachbaues liegt — gleichsam die Seele der ganzen Fabrik — die Haupt-Revisionsstelle, welche jeder Teil passieren muß, und die Abteilung Werkzeugbau mit ihren Drehbänken, Fräs- und Bohrmaschinen, Schleifmaschinen, Sägen, Pressen, Schmiedefeuern, Meßmaschinen, Spezialmaschinen und Apparaten. Sie bildet einen besonders wichtigen Teil der ganzen Anlage, weil sie diese nicht allein mit den Werkzeugen im engeren

Sinne, den Drehstählen, Bohrern, Fräsern usw., sondern auch mit den für eine rationelle Fabrikationsmethode erforderlichen Vorrichtungen und Spezialwerkzeugen, den Werkzeugen im weitesten Sinne, versorgt.

Ein besonderes Einrichtungsbureau beschäftigt sich ständig mit dem Entwerfen der Spezialvorrichtungen und Werkzeuge, durch welche die Werk-

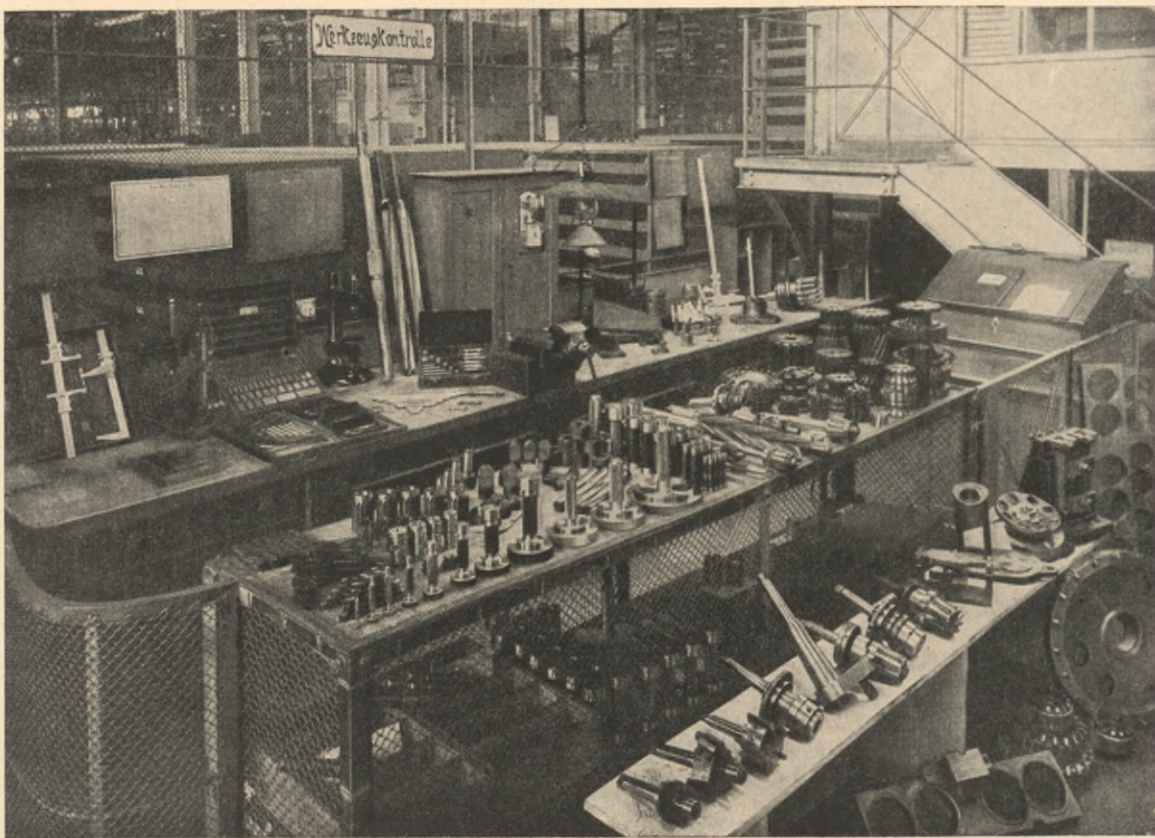


Vielfachbohrmaschine, Herstellung von Cardan-Traghülsen.

stücke in arbeitsparender Weise, einen nahezu ununterbrochenen Arbeitsgang ermöglichend, auf den Arbeitsmaschinen hergestellt werden können, um einerseits die Gestehungskosten des einzelnen Stückes weitestgehend zu verbilligen und andererseits ihre Austauschbarkeit zu gewährleisten, während drittens hierdurch erreicht wird, daß die Bedienung der Maschinen durch weniger geübte und daher billigere Arbeitskräfte erfolgen und ein Arbeiter mehrere



Zahnräder-Fräsbänke.



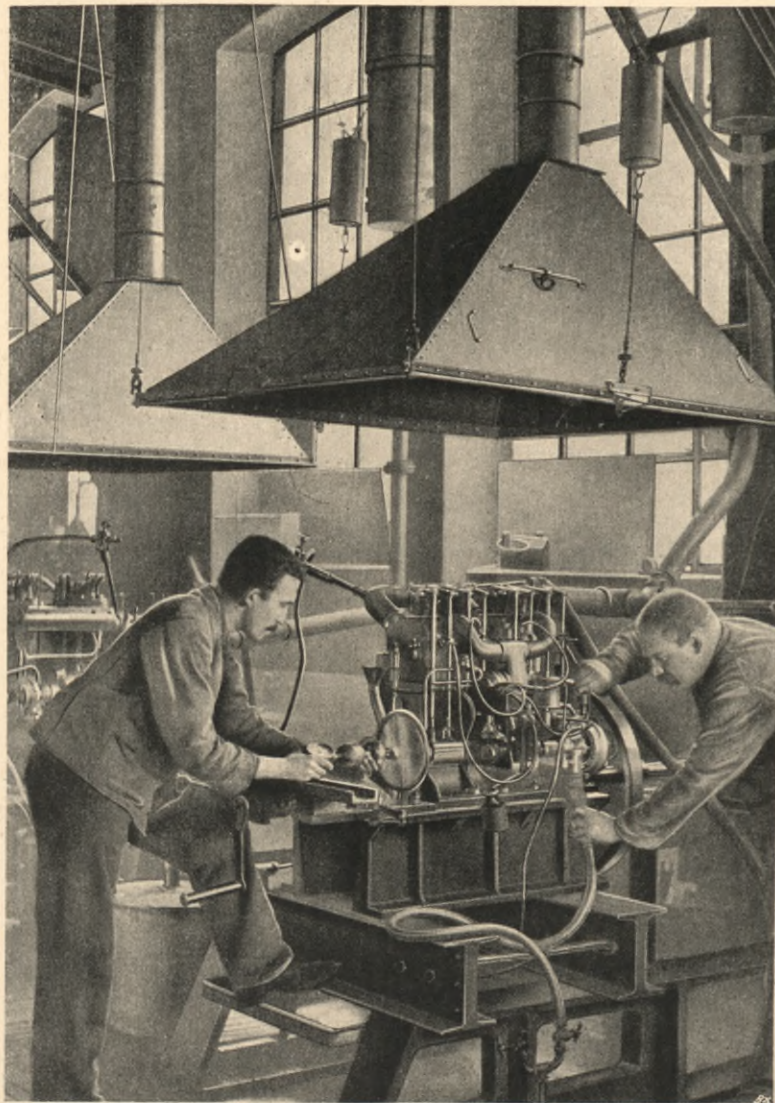
Werkzeugschlosserei.



Motoren-Montierung.

Maschinen ähnlicher Art gleichzeitig bedienen kann. Man ist hierbei viel weniger auf die Geschicklichkeit des Arbeiters angewiesen, die Arbeitsmaschinen werden vollständiger ausgenützt, es wird an Arbeitszeit gespart, — alles Punkte, die in ihrer Gesamtheit eine Höchstleistung in Qualität und Quantität gewährleisten.

Hand in Hand hiermit geht das System der Toleranz- oder Grenzlehren. Mit Hilfe dieser Grenzlehren ist es möglich, die Werkstücke auf der Maschine

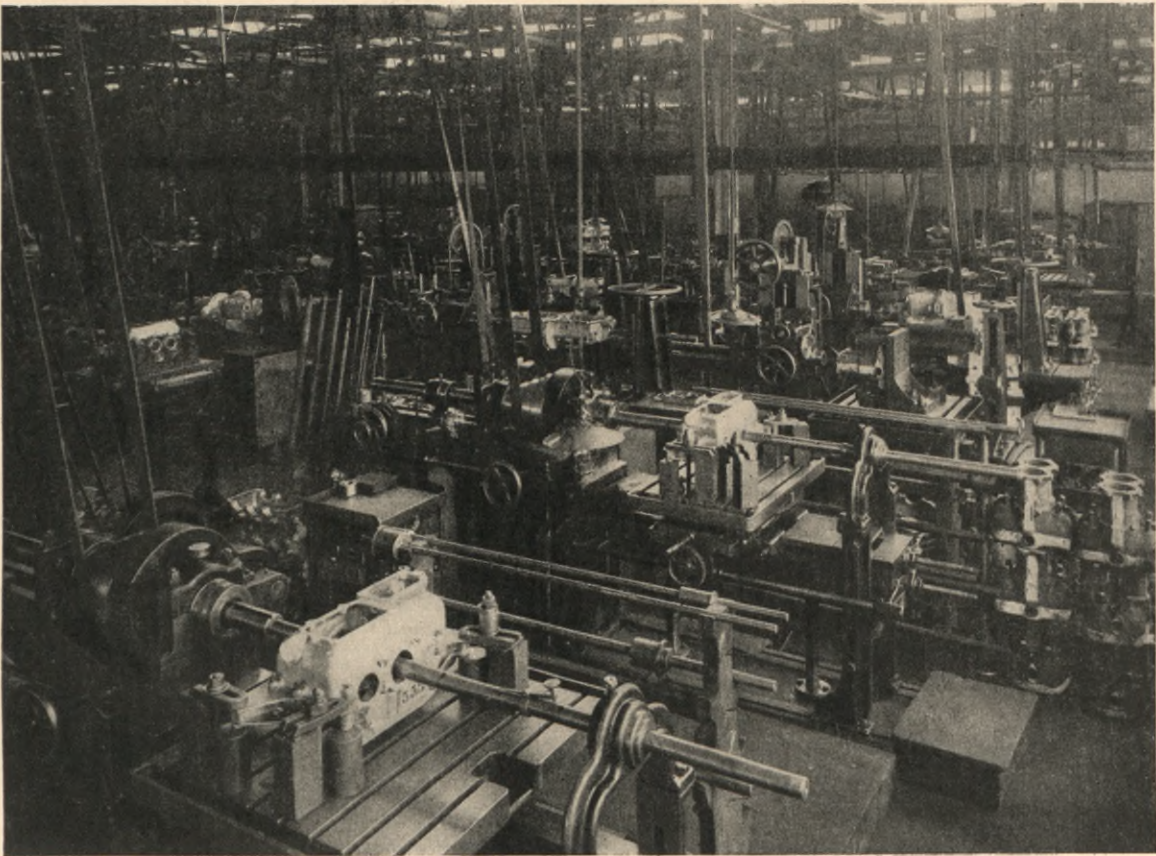


Motorenbremserei.

mit einem solchen Grad von Genauigkeit herzustellen, daß bei der Montage ein teures Nacharbeiten von Hand nicht erforderlich ist und somit auch die Austauschbarkeit der Teile für Ersatz- und Reparaturzwecke auf diese Weise gesichert wird. Da naturgemäß diese Lehren beim ständigen Gebrauch der Abnützung unterworfen sind, werden sie dauernd mittels Spezialkontrolllehren nachgeprüft, welche ihrerseits wieder auf Meßmaschinen kontrolliert werden, auf denen mit einer Genauigkeit von $\frac{1}{1000}$ mm gemessen werden kann.



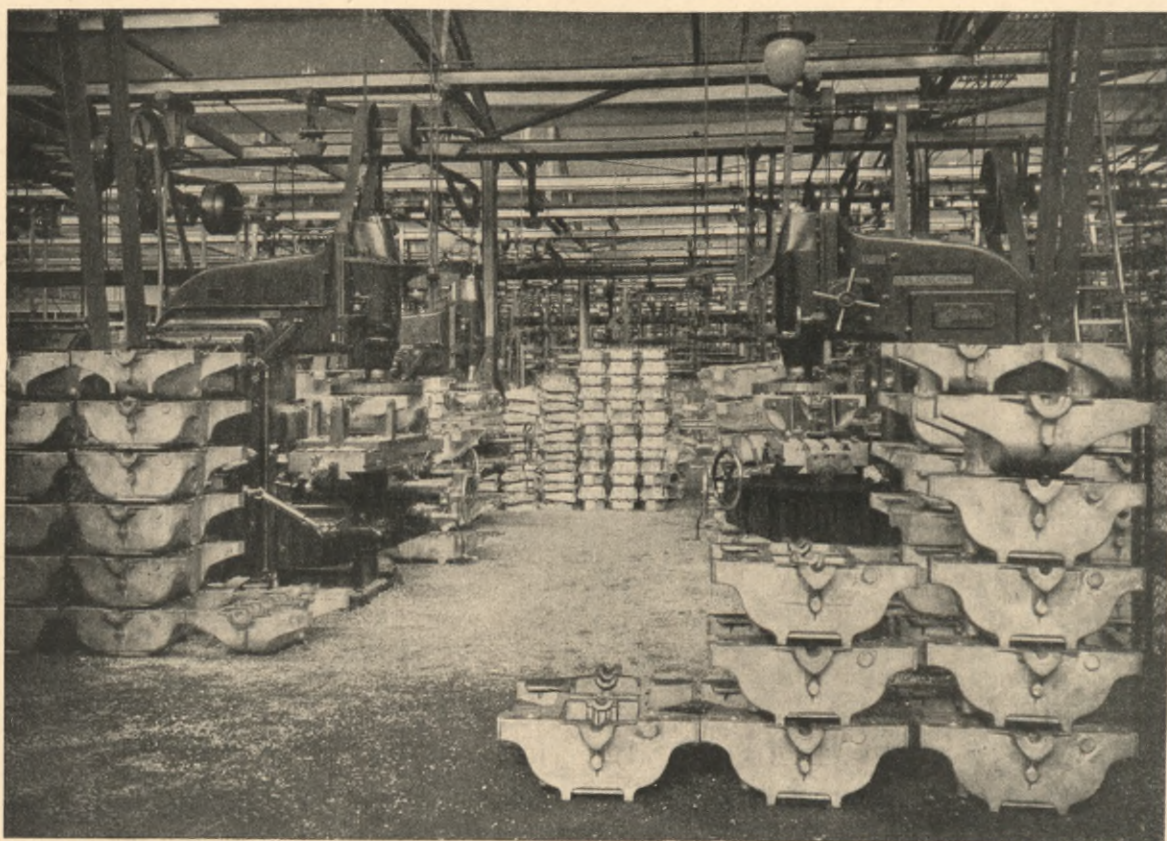
Teilansicht der Dreherei (Revolverbänke).



Ausbohren von Getriebe- und Motorgehäusen.

Beachtenswert ist noch, daß sämtliche Spezialvorrichtungen, Fräser, Reibahlen, Gewindebohrer und Meßwerkzeuge fast ausnahmslos in der Werkzeugabteilung hergestellt, also nicht von auswärts bezogen werden.

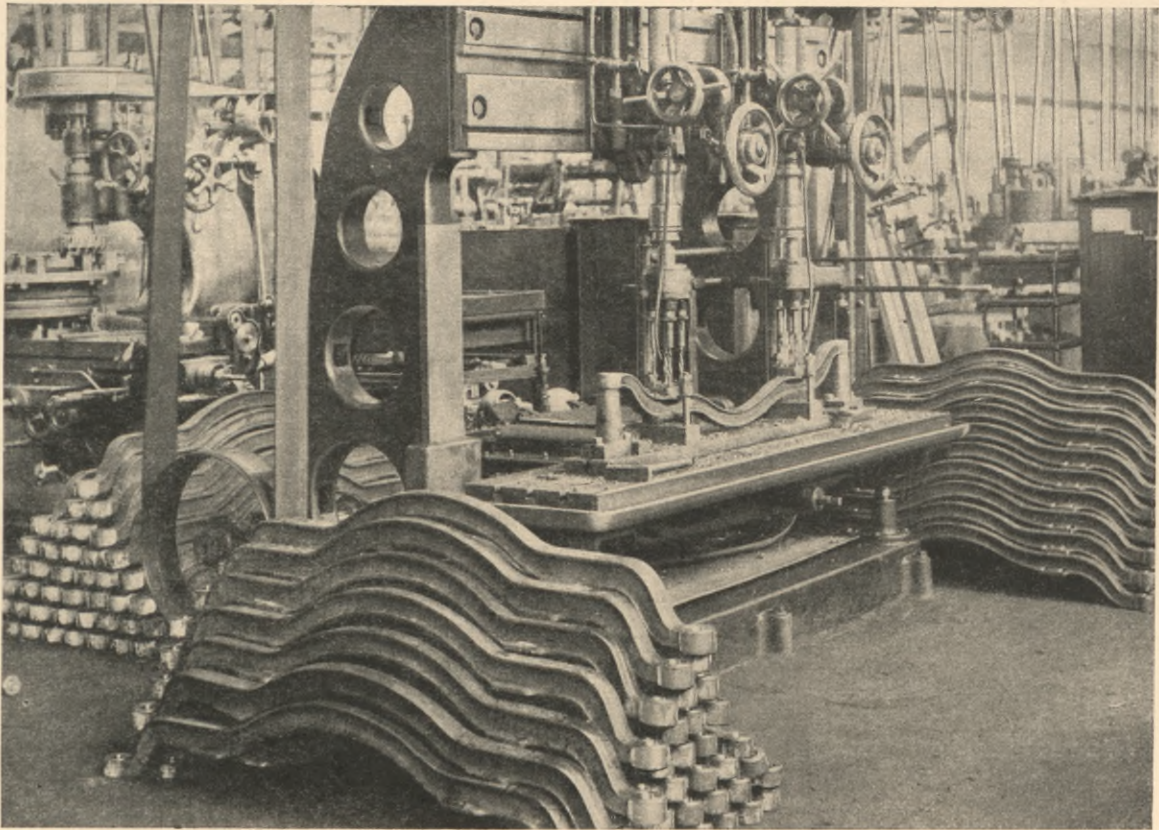
Der hinter dem großen Sägedachbau befindliche Schlossereibau enthält den Prüfraum für die Motoren, in dem etwa 30 neuzeitlich eingerichtete Bremsstände mit hydraulischen Bremsen vorhanden sind, die an die Bremserei anstoßende Kupferschmiede und die Klempnerei, in der sich die verschiedensten Blechbearbeitungsmaschinen zur Herstellung der Mercedes-Kühler, der Benzin-Öl- und Wasserbehälter und dergleichen befinden.



Motorgehäuse-Planfräsmaschinen.

Hinter dem Pförtnerhaus erhebt sich, wie schon erwähnt, der mehrstöckige Beton-Eisenbau, der im Erdgeschoß die Wagen- und Kastenschreinerei mit den erforderlichen Holzbearbeitungsmaschinen enthält, ferner ein Zwischenmagazin für Halbfabrikate, die Feuerwache und einen Arbeiter-Waschraum. Im Oberstock befinden sich die Sattlerei, die Lackiererei sowie die Plattier- und galvanoplastische Anstalt.

Dem Ausbau der Karosserieabteilung ist in der letzten Zeit große Sorgfalt gewidmet worden. Es war dies durchaus notwendig, um von den Karosseriefabriken unabhängig zu werden. Die Karosserieabteilung enthält viele Spezialmaschinen, wie: Bandsägen, Pendelsägen, Kreissägen, Fräs- und Hobelmaschinen, Drehbänke, Holzbiegemaschinen und die Spezialmaschinen zur Räderfabrikation. Das im Erdgeschoß des Betonbaues untergebrachte



Vielfachbohrmaschine für Wagentragachsen.



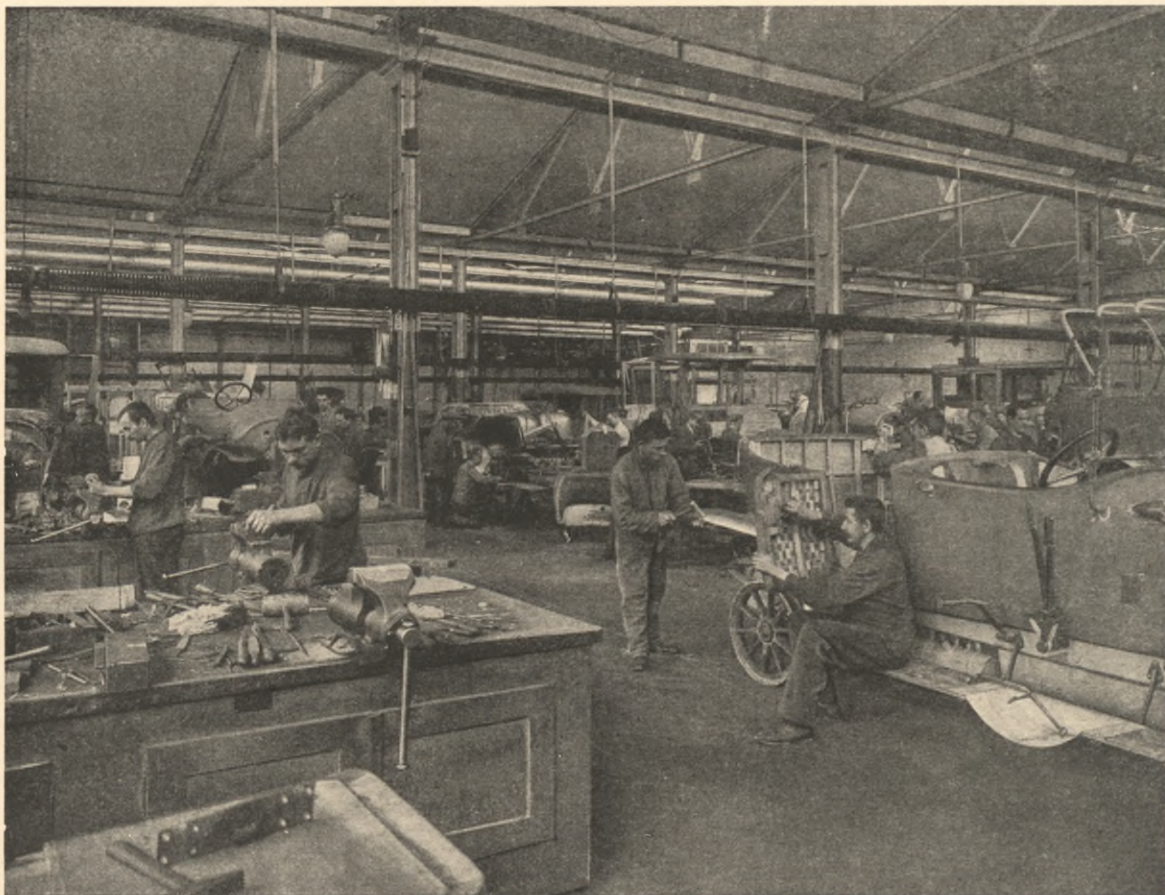
Motoren-Schlosserei.

Pumpwerk versorgt die Fabrik mit Nutzwasser aus dem Werk. Die Pumpen liefern je 2 cbm in der Minute. Im Falle eines Brandes kann der Überdruck auf 6 Atm. für die Hydranten gesteigert werden.

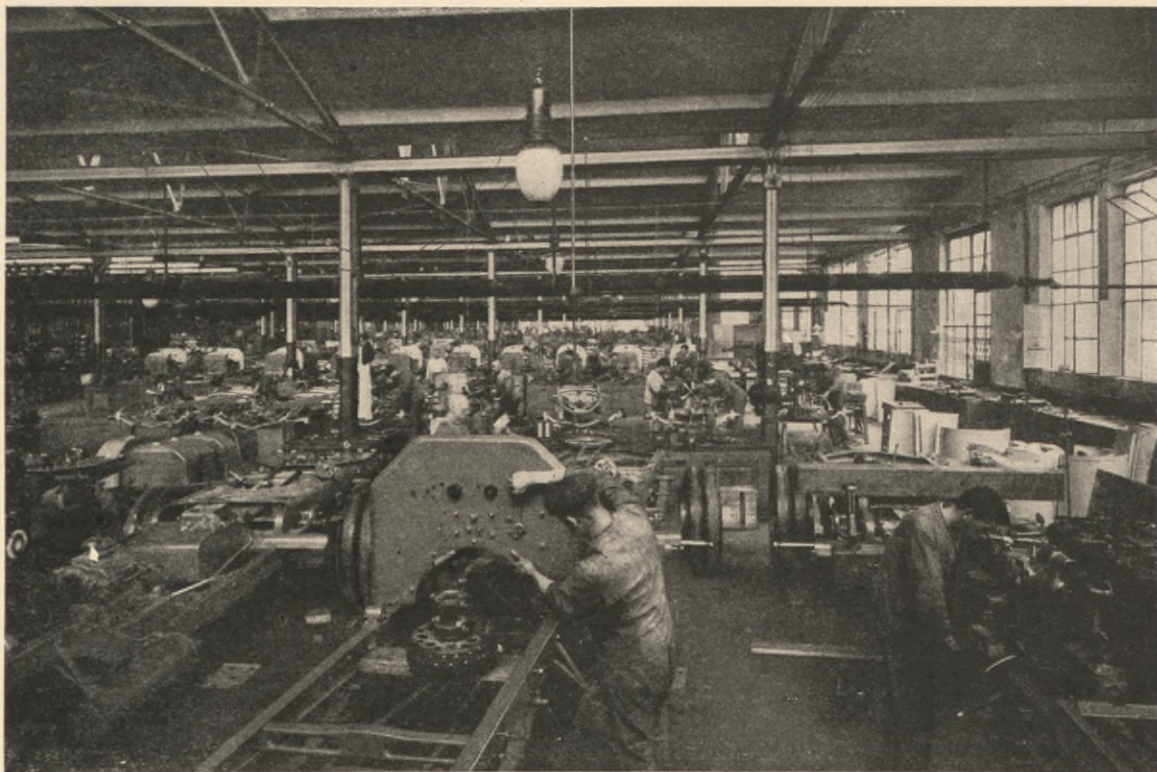
Der gleichfalls im Betonbau befindlichen elektrischen Umformstation wird Drehstrom von 10000 und 3000 Volt Spannung durch das Städtische Elektrizitätswerk Untertürkheim zugeführt. Ruhende Transformatoren wandeln den Strom auf 550 Volt um und den für Beleuchtung nötigen Strom durch rotierende Umformer von 550 auf 220 Volt.

Zur Erweiterung der Karosserieabteilung ist hinter dem Beton-Eisenbau ein weiterer dreistöckiger Fabrikbau mit Lichthof errichtet, dessen Obergeschoß durch Übergänge mit erstgenanntem Gebäude verbunden ist. In diesem sind unten die Beschlägeschmiede (Feilschmiede), im ersten Obergeschoß die Vergrößerung der Lackiererei und im zweiten Stock Schreinerei und Wagenklempnerei untergebracht, in welcher letzteren z. B. die Blechverkleidungen für die Karosserien und dergleichen hergestellt werden.

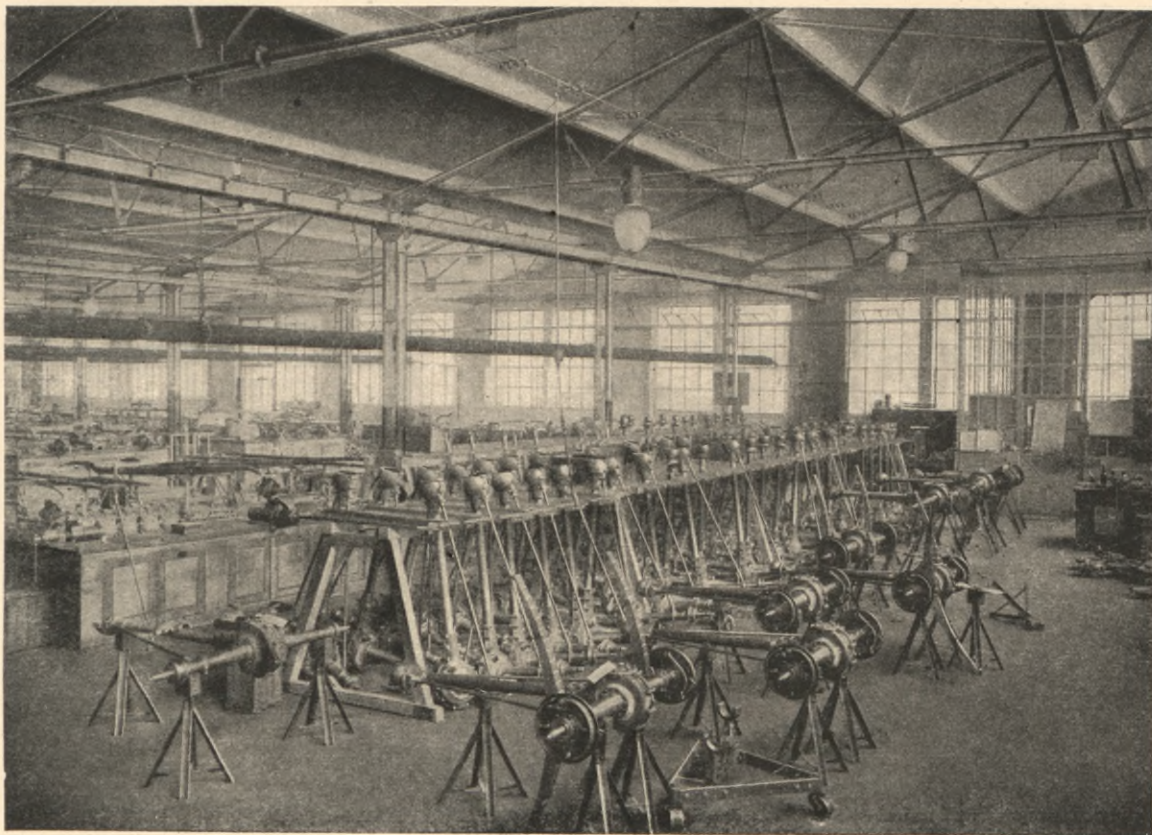
Auf den Betoneisenbau folgt ein Shedbau, der ganz durch die Wagenmontierung ausgefüllt wird und weiterhin ein dritter mit der Fertigmontage, der Abteilung für Einfahren der Fahrgestelle und der Flugmotoren-Schlosserei. Vor den beiden letzten Shedbauten liegt an der Straße ein 134 m langer Bau, der in der Hauptsache das Ersatzteilmagazin mit den dazugehörigen Bureaus



Wagenbeschlägmontierung (Feilschmiede).



Wagenmontierhalle.



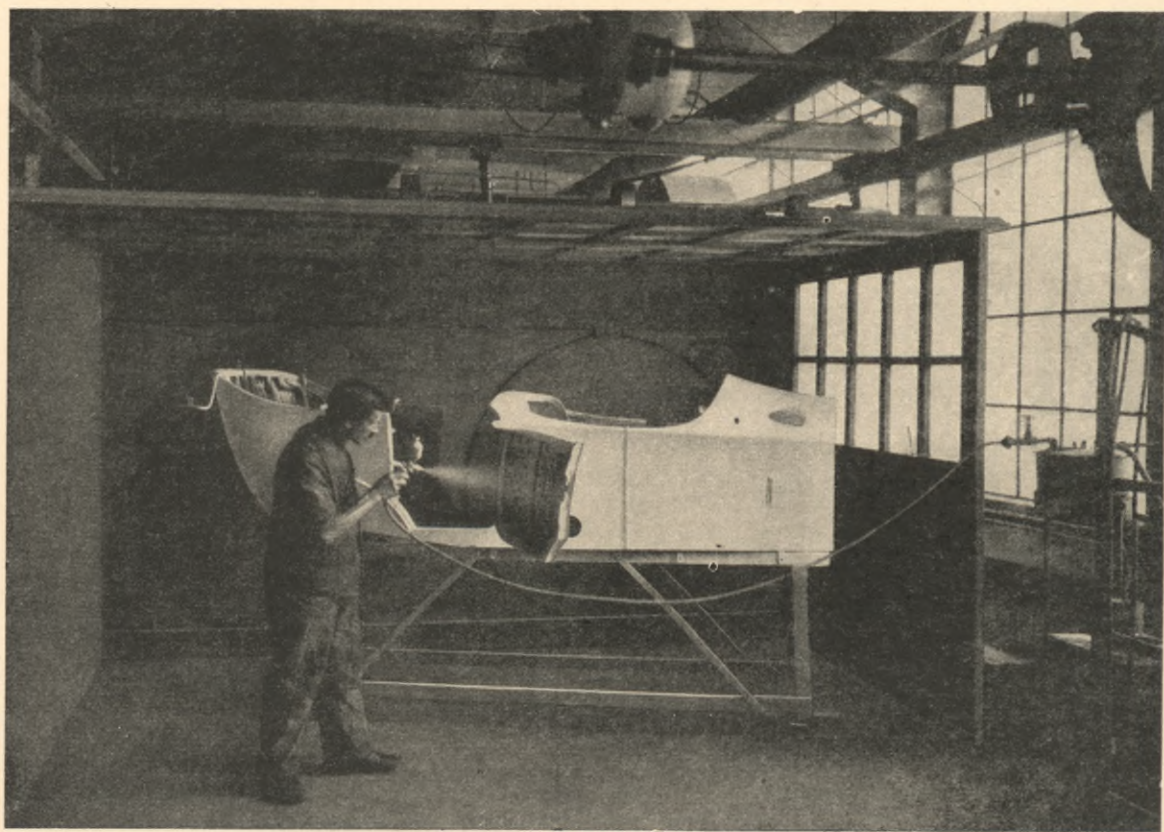
Wagenmontierung (Cardanachsen).

enthält und außerdem einen kleinen Ausstellungsraum für fertige Automobile birgt. —

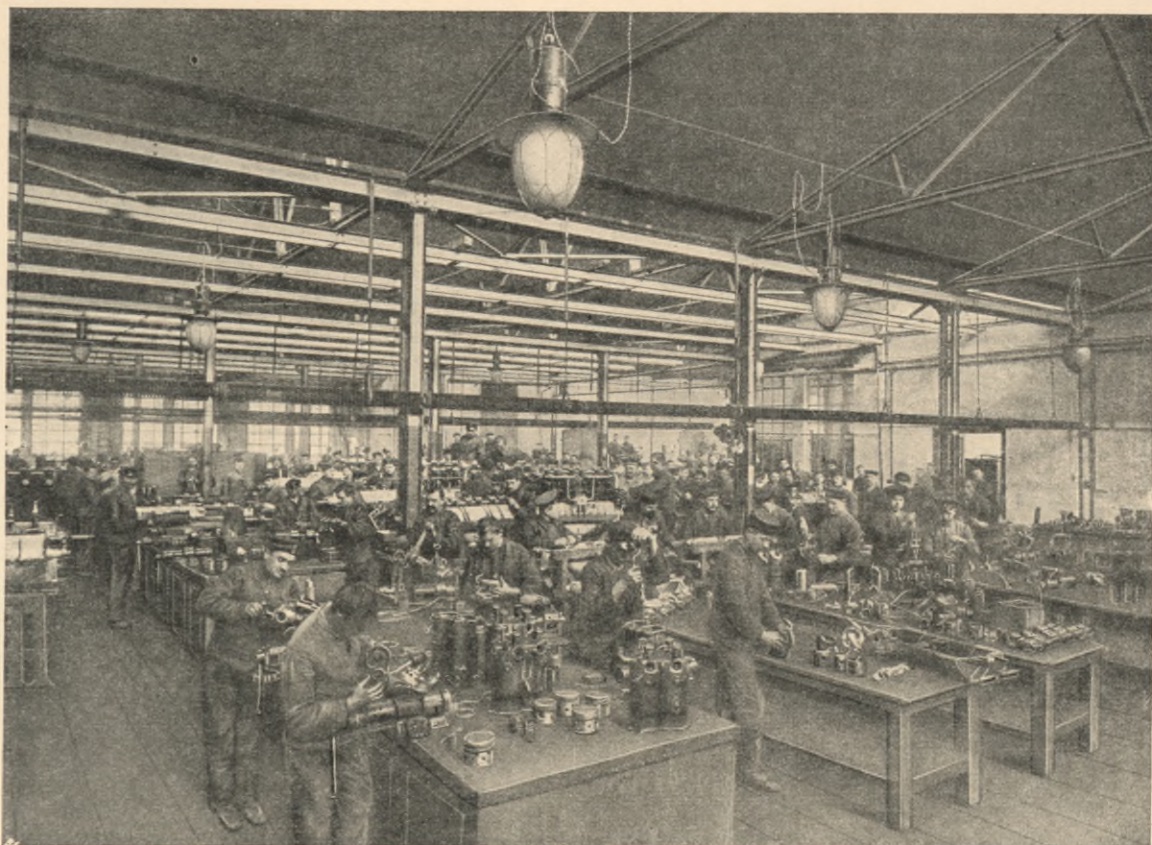
Die Leistungsfähigkeit der Flugmotoren wird in einem eigens für die Prüfung dieser Motoren eingerichteten Bau mit Hilfe von hydraulischen Bremsen ermittelt. Dauerprüfungen werden auf besonderen im Freien errichteten Prüfständen unter möglichst denselben Bedingungen vorgenommen, denen die im Flugzeug eingebauten Motoren unterworfen sind, und zwar ist die Anordnung dieser Prüfstände so getroffen, daß Verbrauch, Leistung sowie durchaus ruhiger, erschütterungsfreier Gang der Maschinen ständig kontrolliert werden können.

Als letzte der Betriebsabteilungen ist noch die Reparaturwerkstätte zu nennen, die jenseits der an der Fabrik vorbeiführenden Straße liegt und in einem größeren Shedbau untergebracht ist. Sie bildet eine kleine Fabrik für sich mit über 100 Werkzeugmaschinen aller Art, Gebläsen, Pressen, Einsatzöfen usw. und enthält noch Bureaus und Empfangsräume. Außerdem stehen auf dieser Straßenseite ein Fliegerschuppen, in welchem vollständige Flugzeuge, z. B. wenn sie zur Ausbesserung der Motoren in die Fabrik kommen, Unterkunft finden können, eine Wagenhalle zum Unterstellen zur Reparatur eingekommener Automobile, die mit einem vielseitigem Instrumentarium und mannigfachen Hilfsapparaten ausgestattete Versuchsanstalt und eine Reihe anderer Baulichkeiten.

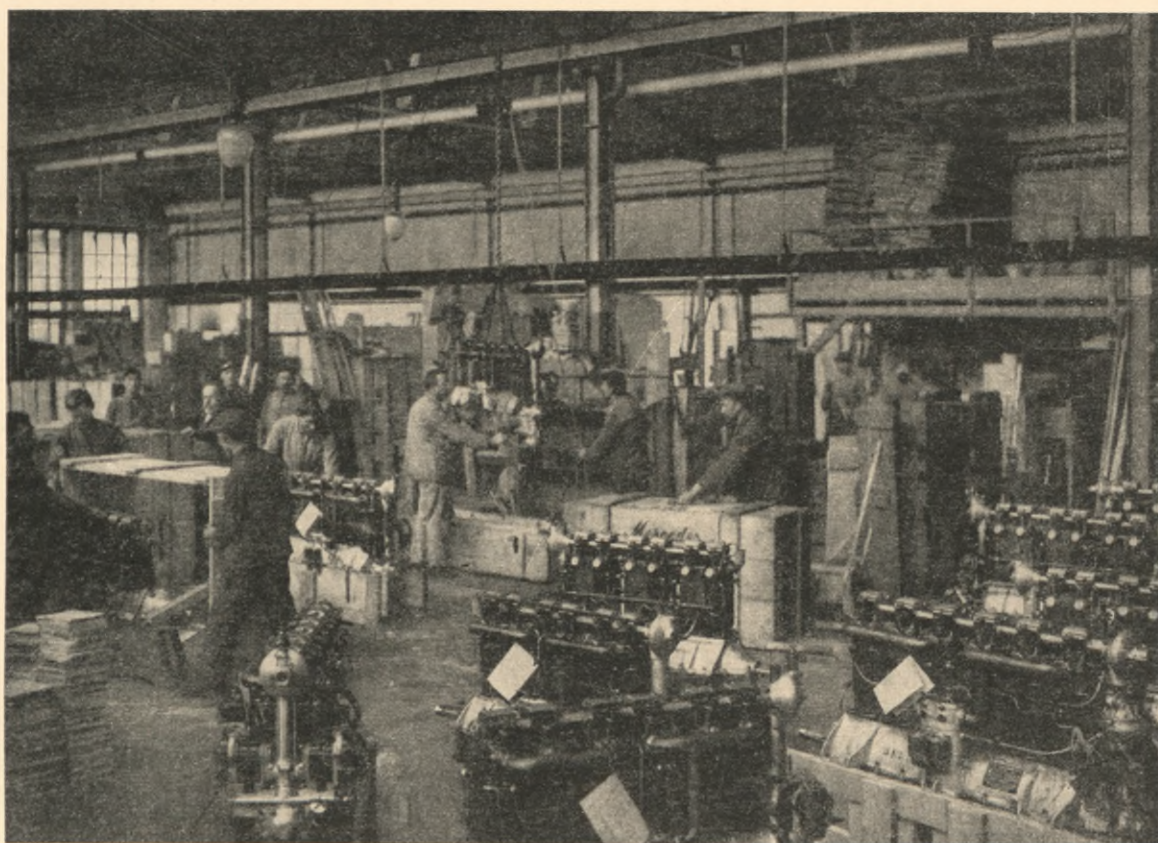
Das Untertürkheimer Werk beschäftigt gegenwärtig 370 Beamte und 4700 Arbeiter, für die Wohlfahrtseinrichtungen verschiedener Art getroffen



Lackieren mit zerstäubter Farbe (Preßluftpistole).



Flugmotorenmontage.



Flugmotoren-Versand.



Arbeiter-Speisesaal.

sind. Eine Fabrikationsanlage für Limonade, im Jahre 1905 zur Einschränkung des Alkoholgenusses in Betrieb genommen und mit den neuesten Einrichtungen versehen, ist imstande, täglich bis zu 5- bis 6000 Flaschen Sodawasser und Limonade herzustellen, was dem Konsum an heißen Sommertagen entspricht. Die Abgabe dieser und anderer Erfrischungen erfolgt nahezu zu den Selbstkosten; etwaige Überschüsse werden an die Arbeiterunterstützungskasse abgeführt.

Ein geräumiger Speisesaal gestattet den Arbeitern, welche über die Mittagszeit nicht nach Hause gehen, das von ihren Angehörigen in die Fabrik gebrachte Essen dort einzunehmen, und durch eine Anzahl Wärmeschränke ist dafür gesorgt, daß die Speisen warmgehalten werden können.

An geeigneter Stelle in der Fabrik verteilt befinden sich große Waschräume mit reihenweise aufgestellten Kippbecken mit Warm- und Kaltwasser-einrichtung, auch hat jeder Arbeiter dort seinen verschließbaren eisernen Kleiderschrank. An einige der Waschräume schließen sich Baderäume an, in welchen Duschbäder genommen werden können.

Ferner besteht eine besondere Fabrikfeuerwehr, deren Mannschaft sich aus Beamten und Arbeitern rekrutiert. Die Fabrikfeuerwehr steht unter dem Kommando des Meisters der Werkzeugmacherei und zählt gegenwärtig außer dem Kommandanten drei Zugführer und dreißig Mann, die regelmäßige Übungen und alljährlich eine Hauptübung abhalten. Für sofortige Dienstbereitschaft



Fabrik-Feuerwehr.

verfügt der Feuerwehrkommandant über eine Weckerlinie von zehn Mann, die ihre Ausrüstung beim Meisterzimmer des Kommandanten haben, während sich diejenige der übrigen Mannschaften im Feuerwehrdepot befinden. Abgesehen von den überall im Werk angeordneten Hydranten stehen der Fabrikfeuerwehr eine Magirusleiter, zwei Hydrantenwagen und ein nach Angabe des Kommandanten, Meister Aldinger, gebauter Minimaxapparatwagen zur Verfügung.

Außerdem sind an verschiedenen Stellen des Werks automatische Wasserstreudüsen-Anlagen (Sprinkler-Anlagen) vorhanden, welche bei Überschreitung einer bestimmten Temperatur den betreffenden Raum selbsttätig mit Wasser besprengen. —

Die soziale Fürsorge für die Arbeiter wird in erster Linie durch eine Arbeiterunterstützungskasse für erkrankte Arbeiter und deren Familien gepflegt, die nach dem jährlichen Geschäftsabschluß aus dem Reingewinn reichliche Zuweisungen laut Geschäftsbericht erhält.

Aus der Arbeiterunterstützungskasse erhalten die Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Krankheitsfällen vom achten Tage ab Unterstützungen, deren Höhe sich nach der Zeitdauer der Anwesenheit in der Fabrik und nach den besonderen Fällen regelt.

Eine weitere Leistung der Daimler-Motoren-Gesellschaft für ihre Arbeiter ist ein größeres Darlehen, das die Gesellschaft einer aus Arbeitern zusammen-

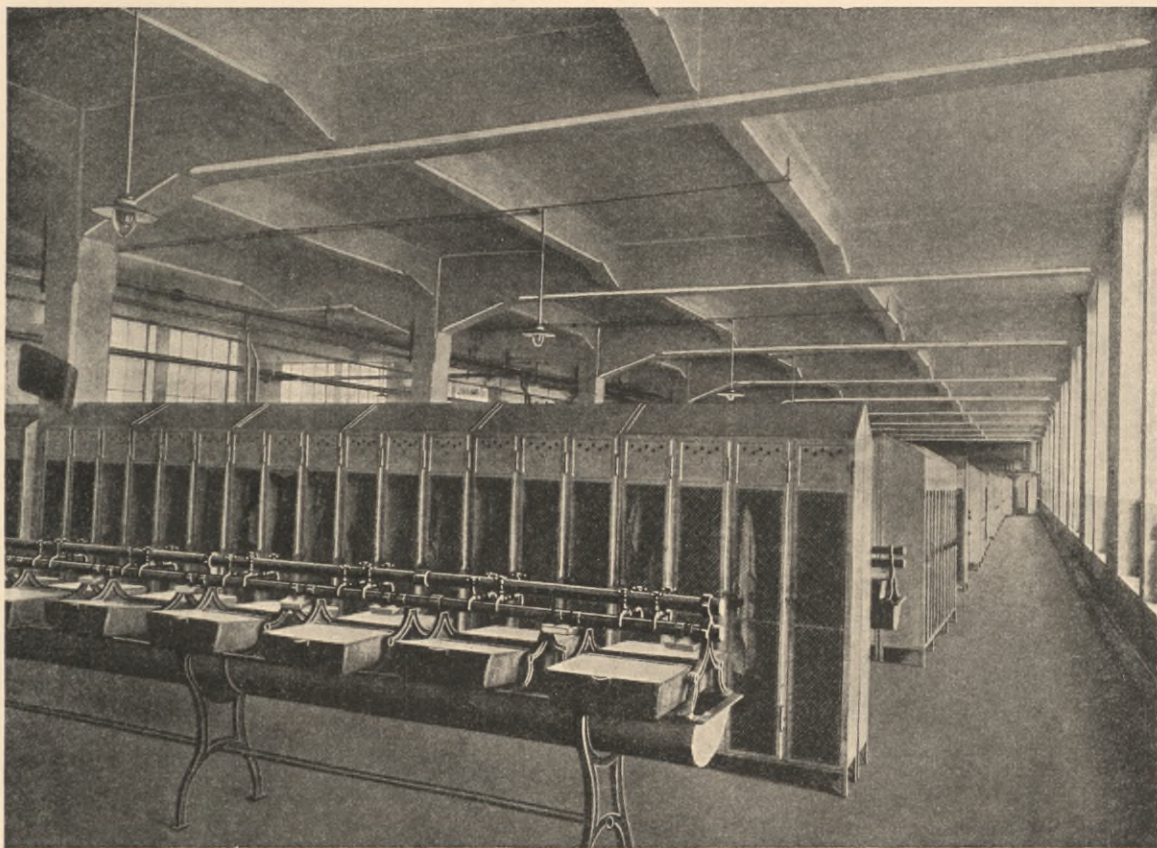


Beamten-Speisesaal.

gesetzten Baugenossenschaft zum Zwecke der Errichtung von Arbeiterwohnhäusern auf Untertürkheimer Markung überlassen hat. Seit 1912 besteht auch eine besondere Beamtenunterstützungskasse, für welche aus dem Reingewinn für besondere Wohlfahrtszwecke der Betrag von M 100 000 zurückgestellt wurde.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß seit Jahren eine Beurlaubung der Arbeiter eingeführt ist, und zwar erhalten diese nach mindestens zehnjähriger Tätigkeit bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft, je nach ihrer Dienstzeit, einen bezahlten Sommerurlaub. Erholungsgelegenheiten sind den Arbeitern durch die landschaftlich schöne Lage von Untertürkheim in reicher Fülle geboten, was einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf die Tätigkeit in der Fabrik und auf das äußere Leben der Arbeiter ausübt.

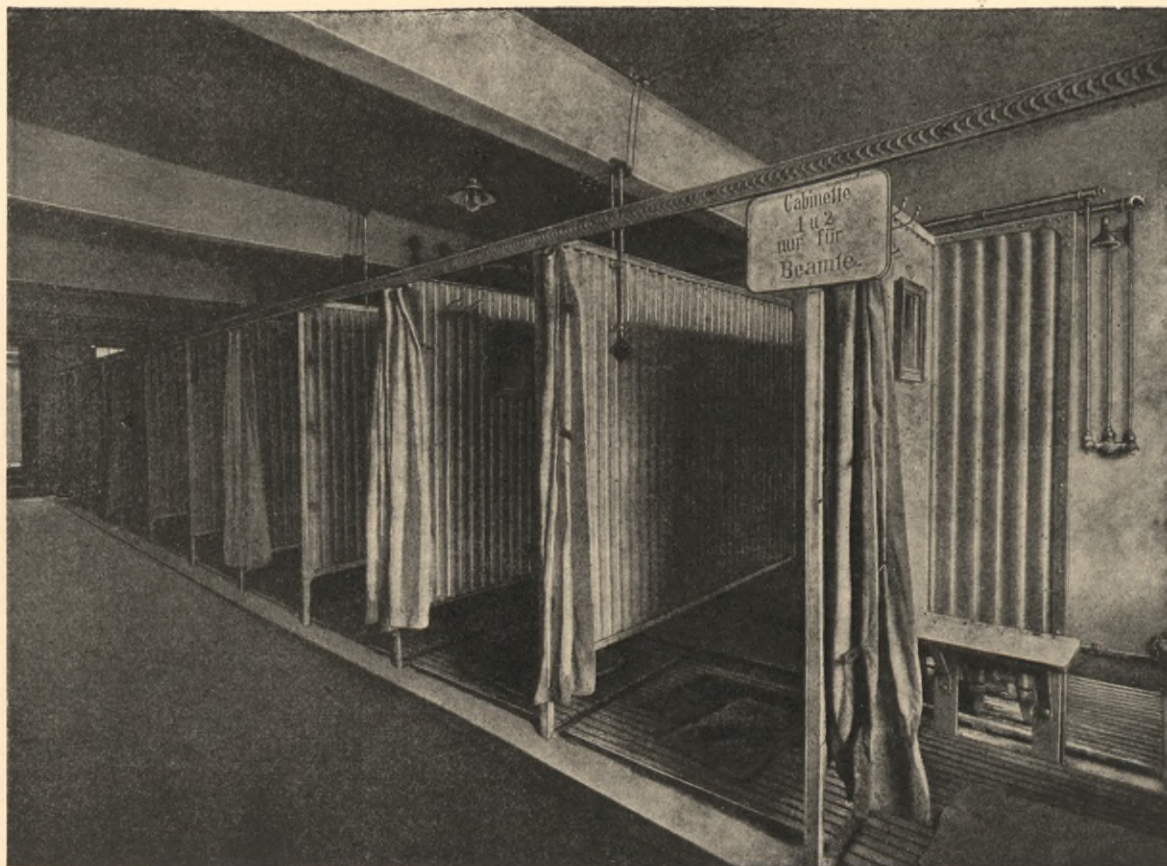
Die Organisation der Arbeitereinstellung ist seit 1908 durchgeführt und hierzu ein Arbeitermeldebureau eingerichtet, in welchem die Anstellung von Arbeitern und die damit zusammenhängenden Angelegenheiten zentralisiert sind. Die Arbeitervormerkungen, besonders in Zeiten aufsteigender Konjunktur, sind sehr zahlreich und übersteigen oft die Zahl von 400. Bei der Vielseitigkeit der Arbeiterberufe, die in der Automobil-Industrie benötigt werden, ist von der Direktion folgende Einteilung getroffen worden: Die Professionisten, zu denen Schlosser, Werkzeugmacher, Dreher, Kupferschmiede, Klempner, Gürtler, Plattierer, Schmiede, Feilschmiede und Former, Holzarbeiter, Sattler, Maler und



Wasch- und Ankleide-Halle für die Arbeiter.

Lackierer gehören, bilden den Hauptstamm. Hierzu kommen die angelernten Arbeiter, wie: Fräser, Bohrer, Hobler, Stoßer und Schleifer, sowie die Gießer. Die dritte Gruppe setzt sich zusammen aus den ungelernten Arbeitern, d. h. den Tagelöhnern. In der Hauptsache stammen die Arbeiter der Daimler-Motoren-Gesellschaft aus der ländlichen und kleinstädtischen Bevölkerung der Umgebung Stuttgarts, ein kleiner Teil aus den übrigen Teilen Deutschlands.

Nachdem nunmehr alle Werkstätten beschrieben und auch die Arbeiterfrage gestreift ist, müssen wir uns noch kurz mit der Verwaltung des Unternehmens befassen, welche in dem stattlichen dreistöckigen Gebäude an der öffentlichen Straße untergebracht ist. Sie besteht aus den Abteilungen für den kommerziellen Betrieb, den Konstruktionsabteilungen und den Bureaus für die Fabrikationsleitung. Was für eine Arbeit dort bewältigt werden muß, geht schon aus der Zahl der täglich einlaufenden Postsendungen hervor, die häufig zweitausend übersteigt. Schon das Ordnen und Überweisen an die einzelnen Abteilungen wie: Betriebsbureaus, Patentbureau, juristische Abteilung, Buchhaltung, Kasse, Offertbureau, Fakturenbureau, Einkaufsbureau usw. erfordert große Arbeit, mehr aber noch die Erledigung der einlaufenden Bestellungen. Hierbei wird die Bestellung unter einer Kommissionsnummer geführt, die das Fahrgestell behält, bis der ganze Wagen aus der Fabrik geht, und auf diese Kommissionsnummer werden alle Wünsche des Kunden eingetragen, damit sie soweit wie möglich Berücksichtigung finden können. Einen besonderen



Arbeiterbrausebad.

Zweig bildet der Verkehr mit den Verkaufsstellen und Vertretern in den verschiedenen Städten und Ländern als Organ zur Vermittlung zwischen Fabrik und Kundschaft.

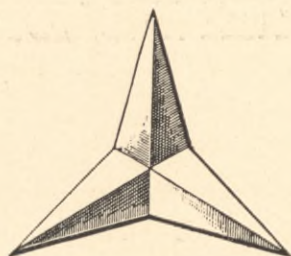
Der ganze Betrieb ist so organisiert, daß jede, auch die kleinste Einzelheit fortlaufend unter Kontrolle steht und genaue Übersicht sowohl über das ganze Fabrikationsprogramm, als auch über jede Einzelbestellung gewährleistet ist.

In der Erkenntnis, daß gute und wertvolle Arbeit nur durch eine bis ins kleinste durchdachte Fabrikorganisation geleistet werden kann, und in der Überzeugung, daß auf dem Gebiete der Automobilfabrikation selbst die kleinsten Verbesserungen in ihrer Gesamtheit wertvolle Bedeutung gewinnen, ist das Streben nach möglicher Genauigkeit, Solidität und höchster Leistungsfähigkeit oberster Grundsatz. Alles Neue wird in den Kreis der Versuche gezogen, nach allen Gesichtspunkten studiert und erprobt, um dann entweder ad acta gelegt oder angewendet zu werden, wenn die Versuche ein günstiges Resultat ergeben haben. Der peinlichen Durchführung dieses Grundsatzes, neben der Verwendung nur allerbesten Materials und genauester Werkmannsarbeit hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft ihren Ruf und ihre andauernden Erfolge zu verdanken.



DAS MARIENFELDER WERK





I

GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

★

DIE DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT übernahm gemäß dem Beschluß ihrer General-Versammlung vom 29. Juli 1902 die der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin A.-G. in Marienfelde bei Berlin gehörigen Anlagen und Werte und gestaltete daraus eine Zweigniederlassung, welche am 2. Oktober 1902 unter der Firma „Daimler-Motoren-Gesellschaft Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde“ handelsgerichtlich eingetragen wurde. — Die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin A.-G. wiederum war am 3. November 1898 aus einer Maschinenbauanstalt hervorgegangen, welche der Ingenieur Adolf Altmann im Jahre 1879 zu Berlin, Ackerstraße 68, gegründet hatte. Die Erzeugnisse, welche Altmann in seinen Werkstätten herstellen ließ, waren entsprechend dem zu jener Zeit gerade einsetzenden Aufschwung der Kleinmaschinen-Industrie sehr vielseitig. Es wurden Zimmerspringbrunnen mit Antrieb durch Heißluftmotor, Bohrmaschinen für Knöpfe aus Perlmutter und anderen Stoffen, Kartoffelquetschmaschinen und dergleichen angefertigt. Eine neuartige Intensivlampe mit besonderer Brennerkonstruktion für Leuchtgas fand viel Anklang, wurde jedoch bald durch bessere Konstruktionen überholt. Einen großen Absatz fanden ferner die von Altmann anfangs der achtziger Jahre herausgebrachten Dampfmaschinen System Altmann-Hoffmeister, welche für Leistungen bis zu 20 Pferdestärken gebaut wurden und zur Aufstellung keiner behördlichen Einwilligung bedurften. Eine an die Werkstätten angegliederte Eisengießerei war bis Mitte der neunziger Jahre im Betrieb und lieferte außer den für die eigene Fabrikation notwendigen Gußteilen nicht unbeträchtliche Mengen von Handelsguß wie: Konsolen, Säulen, Transmissionsteile usw.

Altmann trat auch mit Carpenter — dem Erfinder der Luftdruckbremse — in Verbindung und stellte ihm seine Werkstätten zu eingehenden Versuchen zur Verfügung. Nach Beendigung der Versuche zerschlugen sich jedoch die Verhandlungen wegen fabrikmäßiger Herstellung der Bremsen, und zwar in der Hauptsache deshalb, weil das Grundstück in der Ackerstraße die hierzu notwendige räumliche Ausdehnung nicht zuließ. Im Jahre 1883 wurde die Firma Ad. Altmann in „Ad. Altmann & Co.“ abgeändert und im Jahre 1897 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt. Im Jahre 1887 nahm Altmann den Bau von Petroleummotoren System Altmann-Küppermann auf; diese Motoren wurden zuerst in stehender, dann in liegender Anordnung aus-



geführt und auch als Lokomobilen geliefert. Die von Altmann unausgesetzt betriebenen Versuche, den im Inland erzeugten Spiritus als Betriebsstoff für Motoren zu benutzen, führten zu einer Konstruktion, die in ihren hauptsächlichsten Merkmalen noch heutigen Tages im Marienfelder Werk hergestellt wird, insbesondere ist die von Altmann erfundene Verdampfungskühlung in ihrer ursprünglichen Form geblieben. Die Spiritusmotoren System Altmann fanden besonders in der Landwirtschaft großen Absatz und blieben auch für die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin ein wesentliches Erzeugnis.

Das Werk in der Ackerstraße beschäftigte 1898 etwa 120 Arbeiter. Infolge des großen Fabrikations-Programms erwiesen sich die Werkstätten und das zur Verfügung stehende Betriebskapital allmählich zu klein. Die Firma wurde daher auf Anregung des Geheimen Kommerzienrates von Duttenhofer unter Mitwirkung der Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken und der Exportfirma Hecht, Pfeiffer & Co. von Altmann in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, welche den Fortbetrieb der Altmannschen Maschinenbauanstalt, d. h. die Herstellung von Klein- und Großmotoren, Motorwagen, Motorlokomobilen, elektrischen Motorwagen und elektrischen Booten zum Zwecke hatte. Das Aktienkapital betrug M. 2000 000.

Geheimrat von Duttenhofer, der Aufsichtsratsvorsitzende der Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken, hatte schon damals klar erkannt, welche große Bedeutung das Motorfahrzeug, besonders für die Heeresverwaltung, erlangen sollte, und suchte mit allen Kräften den erfolgreichen Bau derartiger Fahrzeuge seitens der neuen Gesellschaft in die Wege zu leiten. Die Firma verlegte die Fabrikanlagen von der Ackerstraße nach Marienfelde bei Berlin, wo der Betrieb im Februar 1899 eröffnet wurde. Wie bereits bemerkt, lag der Schwerpunkt der Fabrikation nunmehr auf dem Gebiete der Motorfahrzeuge, jedoch blieb die Erzeugung der Spiritus-, Benzin- und Petroleummotoren und Lokomobilen bestehen; außerdem wurde die Fabrikation von Großgasmaschinen und von Generatorsauggasanlagen vorbereitet. Es sei hier erwähnt, daß auch Altmann gleich Gottlieb Daimler der Aufgabe, Fahrzeuge durch Motorkraft fortzubewegen, das größte Interesse entgegenbrachte und bereits in der Berliner Fabrik laufende Versuche anstellte, deren Ergebnisse in einem betriebsfähigen Personenwagen bestanden.

In Marienfelde wurde nun der Erzeugung von Automobilen im großen Maßstabe nähergetreten, entsprechend dem Aufsehen, welches die Erfolge Gottlieb Daimlers gemacht hatten. Die M. M. B., deren technische Leitung nach wie vor in den Händen Altmanns lag, erwarb die Lizenzen, um die amerikanischen Columbiawagen zu bauen, und übernahm auch im April 1900 die Fabrikation der Gesellschaft für Verkehrs-Unternehmungen, welche sich mit dem Verkauf und der Vermietung von elektromobilen Fahrzeugen befaßte und eine Berliner Omnibus-Linie zwischen Stettiner und Anhalter Bahnhof im Betrieb hatte. Die Elektromotoren der auf dieser Linie verkehrenden Omnibusse erhielten ihren Strom von Akkumulatorenbatterien, für welche an den Endpunkten Oberleitungsladestellen vorgesehen waren. Die Verschmelzung mit der



Gesellschaft für Verkehrs-Unternehmungen machte eine Erhöhung des Aktienkapitals auf M. 5000000 notwendig, erwies sich aber schon nach kurzer Zeit als ein Fehlschlag, da der Betrieb der elektromobilen Fahrzeuge großen Verlust brachte. Bereits im folgenden Jahre 1901 mußte das Aktienkapital auf M. 2332000 herabgesetzt werden.

Die M. M. B. hatte inzwischen auf Betreiben Duttenhofers Lizenzen der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt bei Stuttgart erworben, um den Bau von Daimler-Kraftfahrzeugen aufzunehmen. Die ungünstige Finanzlage, welche einmal durch die Übernahme der Gesellschaft für elektrische Verkehrs-Unternehmungen, dann aber auch durch das große Geldbedürfnis entstanden war, welches sich aus der unverhältnismäßig schnellen Ausdehnung des Fabrikations-Programmes ergab, führten auf Anregung der im Aufsichtsrat vertretenen Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken bzw. von Duttenhofers zu Verhandlungen mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft, welche bereits durch Überlassung ihrer Lizenzen an die M. M. B. ein größeres Interesse an dieser Aktiengesellschaft hatte. Das Aktienkapital der Daimler-Motoren-Gesellschaft betrug zu diesem Zeitpunkt M. 900000. Die General-Versammlung der M. M. B. vom 29. Juli 1902 beschloß dann auch, das Vermögen als Ganzes unter Ausschluß der Liquidation an die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt zu übertragen. Bei dieser Übertragung wurde das Aktienkapital der M. M. B. in Höhe von M. 2332000 wiederum herabgesetzt und zwar auf die Hälfte. Die Aktionäre der M. M. B. erhielten für die Hälfte des Nennwertes ihres Aktienbesitzes vorrechtslose Aktien der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Zur kaufmännischen Leitung der Zweigniederlassung wurde Heinrich Meltzer berufen, welcher bereits seit August 1901 in der M. M. B. tätig gewesen war, während Eugen Kayser am 1. Dezember 1902 die technische Leitung übernahm. Adolf Altmann war bereits im Frühjahr 1902 von der Leitung der M. M. B. zurückgetreten. Im November 1903 wurde Carl Schippert als kaufmännischer und Paul Spranger als technischer Leiter berufen. Im Jahre 1909 ging die technische Leitung an Baurat Friedrich Nallinger über, welcher am 1. Juni 1910 durch Ernst Moewes abgelöst wurde. Ernst Moewes, welcher schon zu den Mitarbeitern Gottlieb Daimlers gehört hatte, legte sein Amt krankheitshalber am 1. Januar 1914 nach 25jähriger Tätigkeit nieder. — Am 1. März 1914 trat Ernst Wolff als technischer Direktor ein.

Nach Übernahme durch die Daimler-Motoren-Gesellschaft wurde der Bau der elektromobilen Fahrzeuge und der Personenkraftwagen eingestellt und die Fabrikation von schweren Kraftfahrzeugen nach den Patenten und Konstruktionen der Daimler-Motoren-Gesellschaft in großem Umfange aufgenommen. Die Herstellung von einzylindrigen Motoren und Lokomobilen in verbesserter, den heutigen Ansprüchen entsprechender Konstruktion wurde beibehalten, desgleichen wurde die von Altmann aufgenommene Erzeugung von Schiffsmotoren in einer besonderen Abteilung unter Leitung des Direktors Alexander Curti fortgeführt. Das Gebiet der Schiffsmotoren, deren Konstruktion im Laufe der Jahre stetig verbessert wurde, erfuhr im Jahre 1909 durch Hinzunahme der



Konstruktion von nach dem System Diesel arbeitenden Ölmotoren eine große Erweiterung.

Ebenso wie das Stammhaus legte die Zweigniederlassung von Anfang an das größte Gewicht auf die Verwendung von allerbesten Rohstoffen, wodurch sich der Ruf der Erzeugnisse in immer steigendem Maße verbreitet hat. Die Haupterzeugung der Zweigniederlassung besteht in Lastkraftwagen und Kraft-Omnibussen, von denen Tausende in die Welt hinausgegangen sind. Die Omnibus-Gesellschaften in Berlin und London nahmen zuerst Daimler-Kraft-omnibusse in größerem Umfange in ihren Dienst, die Bayerische und Württembergische Postverwaltung folgten nach. Im Jahre 1909 brachte die Zweigniederlassung für die Feuerwehr in Breslau als erste einen Kraftwagenzug heraus, welcher für die besonderen Zwecke der Feuerwehr durchgebildet war; der Antriebsmotor des Spritzen-Fahrzeuges wurde hier zum ersten Male auch zum Antrieb einer Pumpe verwendet, welche Anordnung heutigen Tages ausschließlich von den Feuerwehren benutzt wird und die Verwendung von Dampfspritzen entbehrlich gemacht hat.

Gleich wie das Stammhaus hat das Marienfelder Werk von Anbeginn an der Ausbildung des Motorfahrzeuges für die besonderen Zwecke der Heeresverwaltung das größte Interesse entgegengebracht und weder Mühen, noch Kosten gescheut, um zu immer besseren Ergebnissen zu kommen. Lange vor Ausführung des Subventionsgedankens (1908) standen Daimler-Fahrzeuge im Dienste der Heeresverwaltung, und die mit diesen Wagen gemachten Erfahrungen dienten als Grundlage bei Aufstellung der Subventionsbedingungen, deren segensreiche Wirkungen bei Ausbruch des Weltkrieges ganz besonders zur Geltung kamen.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft darf das Bewußtsein hegen, auch ihrerseits einen Teil zu dem gewaltigen Siege der deutschen Waffen beigetragen zu haben, und wird in diesem stolzen Bewusstsein auch in aller Zukunft nicht rasten.









*Flammofen
im Marienfelder Werk*

II

DAS WERK IN SEINER JETZIGEN GESTALT

★

IN DEN GEMARKUNGEN Marienfelde und Mariendorf, links der Bahnlinie Berlin-Dresden, erstrecken sich die Anlagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde. Das auf Marienfelder Gebiet liegende Grundstück ist 73 478 qm groß, während das in der Gemarkung Mariendorf gelegene Grundstück 139 412 qm enthält, so daß sich der Gesamtgrundbesitz auf 212 890 qm beläuft, wovon z. Zt. 30 510 qm überbaut sind.

Vom Staatsbahnhof Marienfelde gelangt man durch einen eigens für das Werk angelegten Tunnel am Pförtnerhaus vorbei nach dem dreistöckigen Verwaltungsgebäude, welches im Jahre 1915 einem vollständigen Umbau unterzogen worden ist. Im Erdgeschoß befinden sich die Direktions-, Konferenz- und Empfangszimmer, die Buchhaltung mit Kasse, die Verkaufsabteilungen für In- und Ausland sowie die Abteilung für Feuerwehrfahrzeuge. Im ersten Stockwerk sind die Einkaufsabteilung, die Abteilung für Schiffsmotoren und die Betriebsüberleitung untergebracht, während das zweite Stockwerk ausschließlich den konstruierenden Abteilungen vorbehalten ist. Hinter dem Verwaltungsgebäude und mit diesem durch 2 Seitenflügel verbunden, erstreckt sich von Norden nach Süden die gewaltige Haupthalle des Werkes. In den Erdgeschossen und ersten Stockwerken der Seitenflügel, welche die Haupthalle in ihrem nördlichen Teil mit dem Verwaltungsgebäude verbinden, sind die Räume für das Betriebsbureau und die Betriebsingenieure vorgesehen, so daß diese einerseits mit dem Verwaltungsgebäude, andererseits mit dem Werke in bequemster Weise in Verbindung stehen. In dem Raum zwischen Verwaltungsgebäude, Haupthalle und Seitenflügeln ist ein mit Glas überdachter Lichthof eingerichtet, in welchem die Kalkulations- und Lohnabteilung untergebracht sind. Im zweiten Stockwerk des nördlichen Seitenflügels befinden sich die Garderoben und Waschräume für die konstruierenden Abteilungen sowie ein Saal für technische Konferenzen. Im zweiten Stockwerk des südlichen Seitenflügels liegen die Lichtpauzeanstalt und ein Raum für photographische Arbeiten.

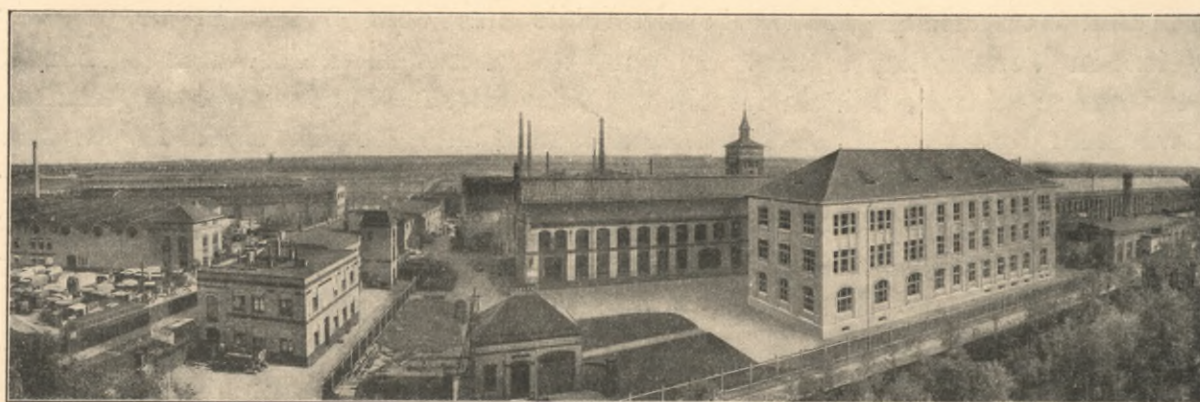
Die Haupthalle hat bei einer Breite von 24 m eine Länge von 240 m. In einer Höhe von 5,2 m zieht sich rings um die ganze Haupthalle eine 7,5 m breite Galerie, welche durch 13 Treppen zugänglich ist. Unter Einrechnung dieser



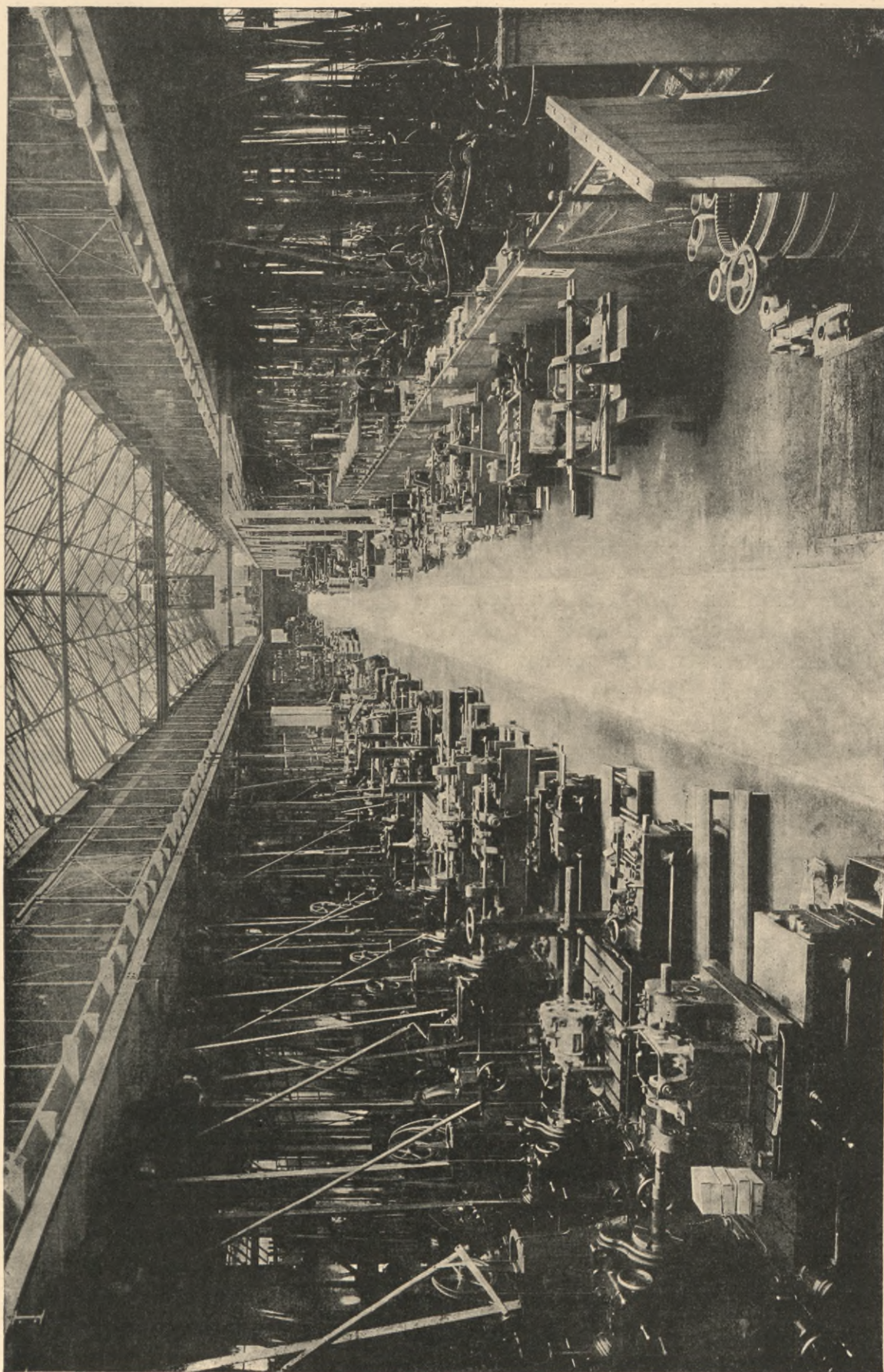


Verwaltungsgebäude Marienfelde 1902.

Galerie und der 25 m breiten Brücke in der Mitte steht in der Riesenhalle eine Arbeitsfläche von 9720 qm zur Verfügung. Die Haupthalle ist durch eine Brandmauer unterteilt. In dem nördlichen 102 m langen Teile sind im Erdgeschoß die schweren Dreh- und Hobelbänke aufgestellt, welche wie alle übrigen Werkzeugmaschinen gruppenweise von Elektromotoren angetrieben werden. Eine große Zahl Ganz- und Halbautomaten neuester Konstruktion sowie Stoß- und Fräsmaschinen reihen sich an die schweren Maschinen an. Auf der Galerie des nördlichen Hallenteiles sind die Rundschleiferei, die Revolverdreherei, der Werkzeugbau und die Lehrlingswerkstatt untergebracht. Ein elektrischer Laufkran von 7500 kg Tragfähigkeit bestreicht diese Halle. Im südlichen Teil der Halle von 138 m Länge sind zu ebener Erde die Horizontal- und Vertikalbohrerei, die Kegelaradrobelei, die Räderfräseerei und Räderdreherei untergebracht; besonders in den beiden letzteren Abteilungen ist eine große Anzahl der neuesten Zahnradhobel- und Fräsmaschinen mit völlig selbsttätiger Schaltung aufgestellt. Im südlichen Ende der Halle liegt die Werkstatt für die Bearbeitung der großen



Verwaltungsgebäude Marienfelde 1915.



Hauptmaschinenhalle gegen Süden.

Zylinder und der Montageraum für Ölmotoren, Motorpflüge, Lokomobilen und größere Schiffsmotoren. Auf der rechten Galerie des südlichen Hallenteiles ist die Lagergießerei mit Werkstatt für Lagerschalen, Pleuelstangen und Wechselschienen, die Spezialfabrikation der Zylinder und Kolben für Wagenmotoren, die Montageabteilung für Wagen- und Schiffsmotoren und der Getriebekastenbau eingerichtet, während auf der linken Galerie die Werkzeugschleiferei, die Teilmontage und die Montageabteilung für Hinterachsantriebe liegen. Zwei elektrische Laufkrane von je 5000 kg Tragfähigkeit bestreichen die südliche Halle. In der Mitte der Haupthalle liegen zu ebener Erde die Revision für alle in den verschiedenen Werkstätten hergestellten Einzelteile und die Zeichnungsausgabe und auf einer beide Galerien verbindenden Brücke die Hauptwerkzeugausgabe. Durch diese zentrale Lage sind die eben genannten Abteilungen von allen Werkstätten gleich gut zu erreichen. In Verbindung mit der Hauptwerkzeugausgabe sind zur weiteren Verkürzung der Wege in den einzelnen Abteilungen noch kleinere Werkzeugausgaben errichtet, welche insbesondere mit den für jede Abteilung notwendigen Spezialwerkzeugen ausgestattet sind, welche die Hauptausgabe nur unnötig belasten würden.

Parallel zur Haupthalle, jedoch über ihr nördliches Ende 6 m vorstehend, zieht sich eine zweite 16,4 m breite Halle von 126 m Länge, welche durch zwei Durchfahrten von je 6 m Breite unterbrochen ist. Im nördlichen Teile dieser Halle links der oberen Durchfahrt ist die Schmiede untergebracht, welche eine große Anzahl von Schmiedefeuern sowie einige Flamm- und Ölöfen aufweist. Eine Reihe von Dampfhämmern, Friktionshämmern, Luftfederhämmern und Abgratpressen füllen den großen Raum. In einem sich längs der Schmiede hinziehenden Anbau von 55 m Länge und 6 m Breite sind der Bedienungsstand für die Flammöfen, die Gesenkreparatur, die Schmirgelei, die Abgraterei und das Zwischenmagazin für die Schmiede untergebracht.

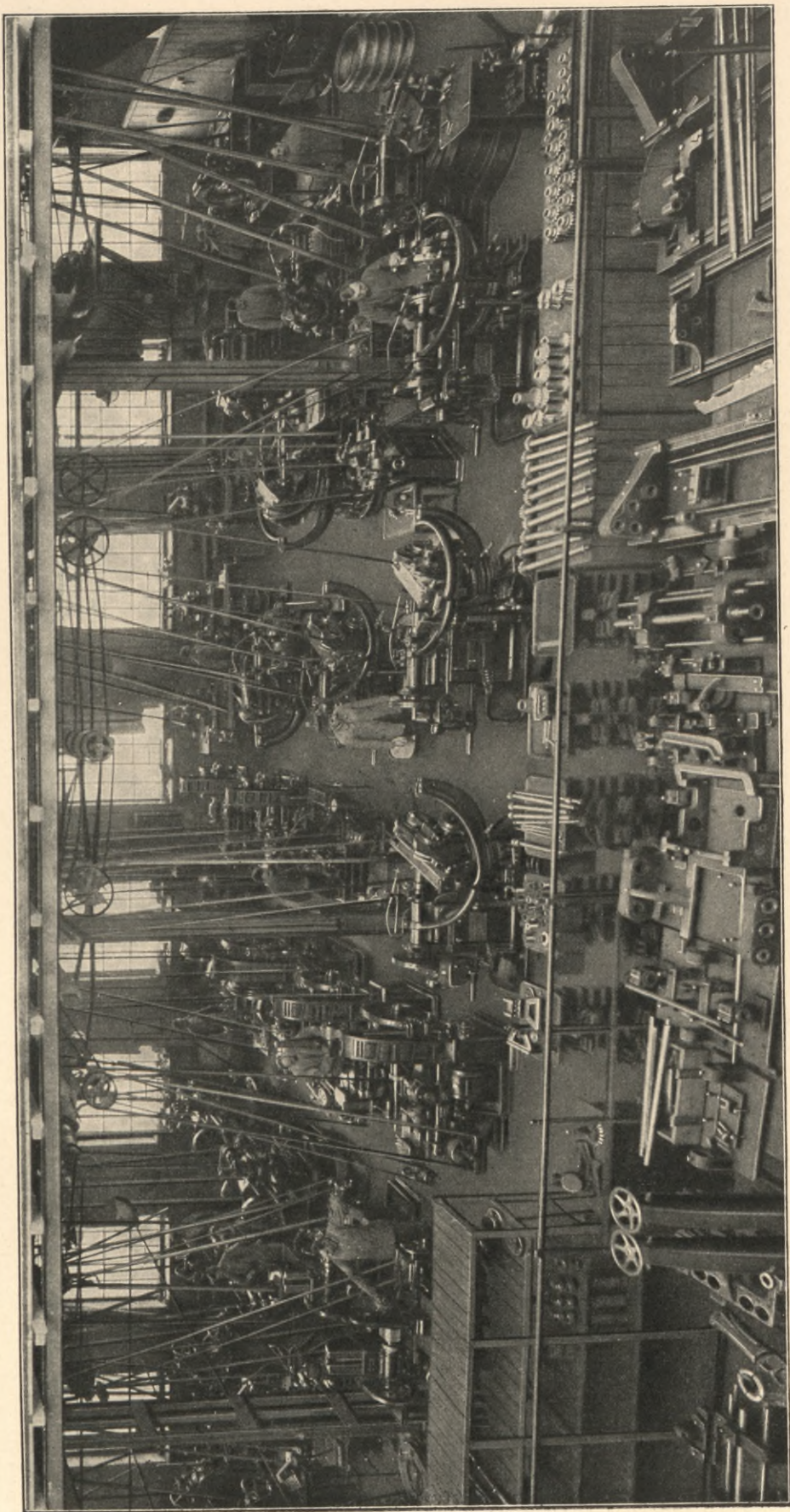
Über der oberen Durchfahrt erhebt sich der 24 m hohe viereckige Turm, welcher mit seiner charakteristischen Gestalt das Wahrzeichen des Werkes bildet. Ein 20 cbm fassender Wasserbehälter ist im Turm für die Nutzwasserbedürfnisse der Werkstatt untergebracht, während das Trinkwasser den Leitungen der Charlottenburger Wasserwerke entnommen wird. Die Abwässer des gesamten Werkes werden in die Marienfelder bzw. Mariendorfer Kanalisation abgeführt.

Die Halle rechts der oberen Durchfahrt ist mit ihren gleichfalls 6 m breiten und 60 m langen Anbau als Lager für Rohguß vorgesehen.

An diese Halle schließt sich gleichfalls parallel zur Haupthalle ein Sagedachbau von 120 m Länge und 48 m Breite an, in welchem die Fahrgestellmontage untergebracht ist.

Im nördlichen Teil dieser Halle ist, aus dem Sagedachbau in 42 m Länge und 16,5 m Breite herausgebaut, die Motoren-Probierstation angeordnet, welche zurzeit 24 Probierstände enthält. Das zur Kühlung notwendige Wasser wird durch eine Pumpe aus einem in der Erde eingebauten Behälter in einen Wasserturm gedrückt, von welchem aus es nach den einzelnen Bremsständen geleitet wird. Von den Bremsständen fließt es zum Behälter zurück, und der Kreis-





Zahnradfräseriesei.

lauf beginnt von neuem. Die Leistung der Motoren wird je nach dem vorliegenden Falle mittels des Pronyschen Zaumes, durch Windflügel, durch Wasserbremse oder durch elektrische Messung bestimmt. Für eine gute Lüftung des Probierraumes ist weitgehende Sorge getragen, und zwar saugt eine durch Motor angetriebene Kreiselpumpe im Sommer die verbrauchte Luft aus der Halle, während sie im Winter die Frischluft durch ein System von Heizschlangen von oben her in den Raum drückt. Über jedem Prüfstand ist ein beweglicher Absaugetrichter angebracht, um Öl- und Brennstoffdämpfe nach außen abzuleiten. Zwei Laufkrane von je 3000 kg Tragfähigkeit bestreichen das ganze Prüffeld.

In der Montagehalle ist ferner ein Teil des Magazins, eine Kupferschmiede und eine Klempterei untergebracht, während der südlichste Teil für die Tischlerei, für die Wagenwäscherei und für den Rahmenbau bestimmt ist. Fünf Laufkrane von je 2500 kg Tragfähigkeit bewegen sich in den einzelnen Längsfeldern der Fahrgestell-Montage. Auf der Reifenpresse werden die Vollgummireifen mit einem Druck bis zu 80 Atm. aufgepreßt.

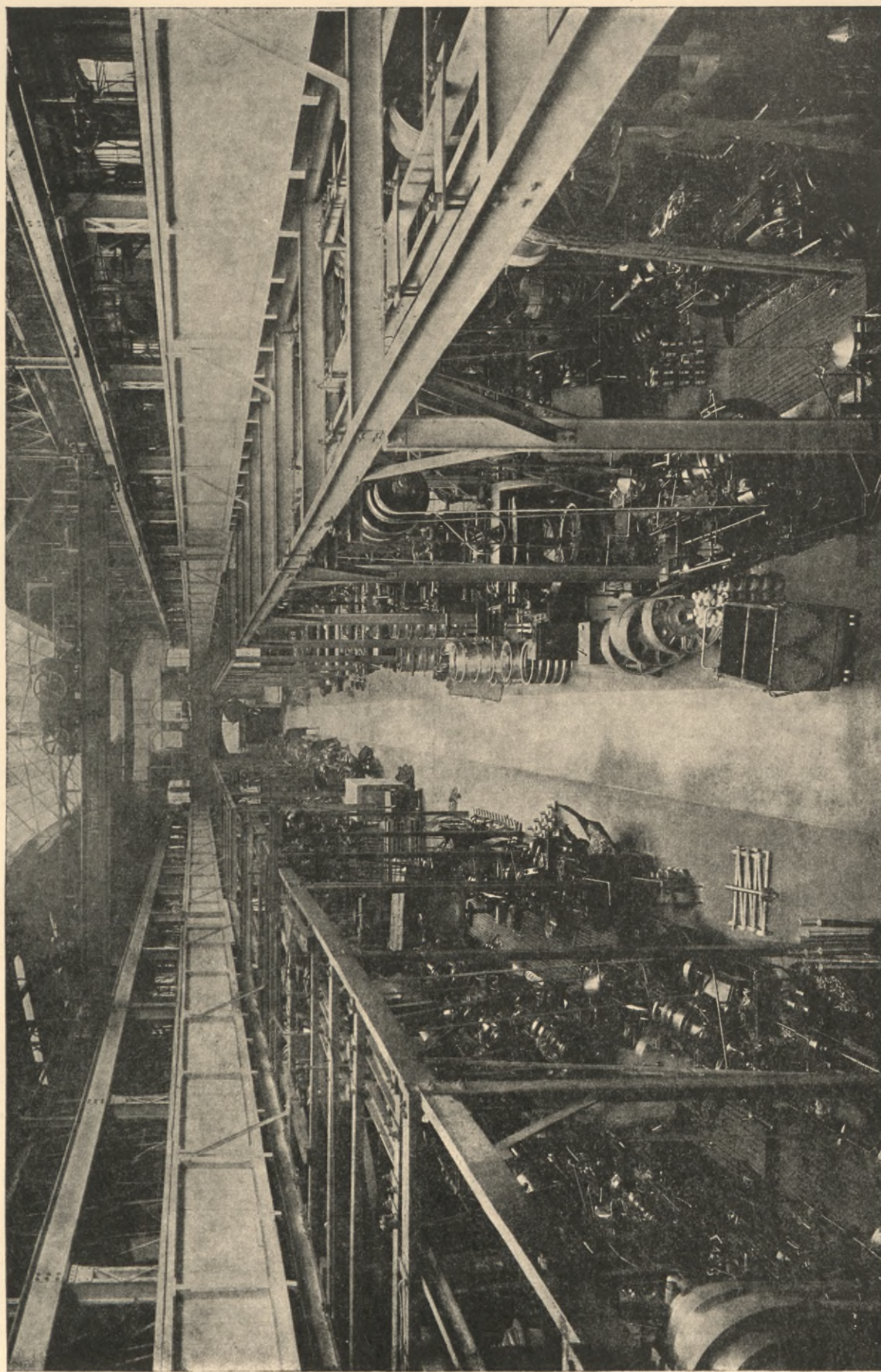
Zwischen Haupthalle und den im Anschluß daran beschriebenen Hallen liegt in der ganzen Länge der Haupthalle bei 11 m Breite das Hauptmagazin mit seinen einzelnen Abteilungen, wie Stahl- und Eisenlager, Gußlager, Klein-Eisenlager, Schrauben- und Teillager. Der südlichste Teil wird von der Lackiererei mit einem Trockenofen eingenommen. Neben dem Hauptmagazin sind in den einzelnen Abteilungen noch Zwischenmagazine angelegt, welche dazu dienen, die Laufzeiten zu verkürzen und die Stockungen auszugleichen, welche im Verkehr zwischen Hauptmagazin und den einzelnen Abteilungen unvermeidlich sind.

Im Süden des Gebäudeblocks sind eine Reihe von Holzschuppen vorgelagert, welche als Lagerräume für Holz, Guß, Rahmenteile usw. und zur Aufbewahrung der nach Metallen getrennten Spanabfälle dienen. Am südlichsten Ende zwischen diesen Schuppen hindurch tritt die auf dem Werke befindliche Gleisanlage zum Anschluß an die Staatsbahn hinaus. Kurz vor der Ausfahrt ist ein unterirdischer Keller für Brennstoffe und Öl vorgesehen, sowie drei gleichfalls unter Erde liegende explosions sichere Behälter, welche direkt aus dem Eisenbahnwagen gefüllt werden können und etwa 45000 Liter Betriebsstoff fassen. Die Entleerung erfolgt durch verschiedene Abzapfstellen im Keller.

Westlich zwischen Haupthalle und der Grenze der Staatsbahn ist eine in Schleifenform angelegte, mehrere Steigungen aufweisende Fahrbahn von 4—6 m Breite und 500 m Länge angelegt. Sie ist in Asphalt mit Beton-Unterlage ausgeführt und dient zum Ausprobieren der Fahrzeuge und zu Lehrzwecken für die Fahrschüler.

Zwischen Fahrbahn und Verwaltungsgebäude liegen die Fahrradstände, außerdem befindet sich hier der große zweistöckige Waschraum mit Garderobe für die Arbeiter. Die Einrichtung ist so getroffen, daß sich die Arbeiter nach Durchschreiten der Kontrolle beim Pförtner in diesem Waschraum umziehen können und dann von hier aus durch besondere Ausgänge in ihrer Werkkleidung das Werk betreten. In einem zweistöckigen Anbau nach der Haupthalle zu ist eine Badeanstalt mit einer größeren Anzahl von Brausezellen vorgesehen.





Hauptmaschinenhalle gegen Norden.

Im Norden der Haupthalle, an der Straße entlang, welche das Marienfelder Grundstück vom Mariendorfer Gebiet trennt, liegen zwei langgestreckte zweistöckige Gebäude von durchschnittlich 7 m Breite, in denen Beamtenwohnungen eingerichtet sind. In einem Teil ist ein Sandstrahlgebläse untergebracht, mit dessen Hilfe die Schmiedestücke und die eingelaufenen Gußstücke gesäubert werden. In der nordöstlichen Ecke ist eine Laderampe erbaut, von welcher aus die Fahrzeuge direkt auf die Eisenbahnwagen geschoben werden können. In dieser Ecke liegt außerdem noch eine größere 36 m lange und 19 m breite Halle, in welcher die Härterei untergebracht ist. Diese Abteilung ist mit Spezial-Glühöfen neuester Konstruktion versehen, deren Temperaturen auf thermo - elektrischem Wege genau kontrolliert werden. Der östliche Teil dieser Halle wird von dem großen Kesselhaus in Anspruch genommen. 2 große Steilrohr-Kessel von insgesamt 400 qm Heizfläche liefern den für die Schmiede und die Beheizung des Werkes erforderlichen Dampf. Die Zuführung der Kohlen zu den einzelnen Feuerstellen erfolgt selbsttätig. Die in Eisenbahnwagen ankommende Kohle wird direkt in die Bunker der Feuerungsanlage entladen.

Jenseits der auf der Grenze zwischen Marienfelde und Mariendorf hinführenden Straße liegt in Verwaltung und Betrieb völlig getrennt die Reparaturwerkstatt, welche als Sägedachbau ausgeführt ist. Die Abteilung zerfällt in einen großen Reparaturraum mit sämtlichen Arbeitsmaschinen, die es ermöglichen, alle Teile unabhängig vom Hauptwerk selbst anzufertigen, und in verschiedene große Nebenräume, die zur Lagerung der Ersatzteile dienen. Gleich wie in Untertürkheim ist das Werk so organisiert, daß Fahrzeuge und Motoren, welche das Hauptwerk verlassen haben, nicht weiter von diesem bearbeitet werden, weil hierdurch die laufende Fabrikation schwer belastet würde. Diese Arbeit wird von der Reparaturabteilung ausgeführt, welche alle vorzunehmenden Reparaturen sowie alle Bestellungen von Ersatzteilen usw. erledigt. Im Anschluß an die Reparaturwerkstatt ist ein großes Prüffeld für Öl- und Schiffsmotoren vorgesehen. Das für das Prüffeld nötige Kühlwasser wird wie im Hauptwerk im ständigen Kreislauf gehalten. Der dazu notwendige Hochbehälter hat mit seinem Gerüst eine Höhe von 21 m und bietet von der ihn umgebenden Galerie einen weiten Ausblick über das Werk und die Umgegend. Unterirdische Behälter von 22 000 Liter Fassungsvermögen dienen zur Aufspeicherung von Treiböl. Angrenzend an dieses Prüffeld sind Teile des Sägedachbaues der sich ständig erweiternden Ölmotorenwerkstatt vorbehalten. — Die Reparaturabteilung besitzt gleich wie das Hauptwerk eine Laderampe und eine Drehscheibe und ist mit dem Hauptwerk und über dasselbe mit der Staatsbahn durch ein Anschlußgleis verbunden. Ein Motortriebwagen besorgt den Rangierdienst in den Werken.

Für spätere Erweiterungen des Werkes ist in der Hauptsache das gewaltige auf Mariendorfer Gebiet gelegene Gelände westlich und nördlich der Reparaturwerkstatt bestimmt.

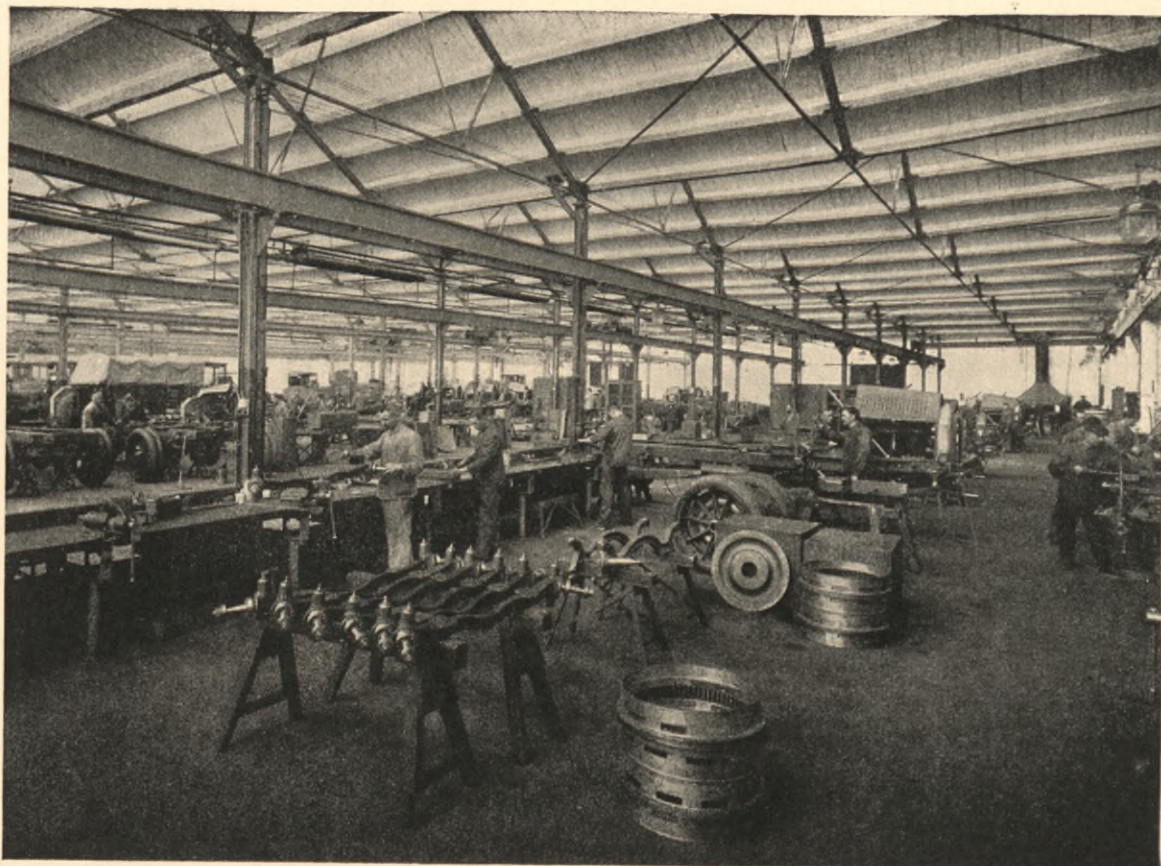
Links der Grenzstraße liegt außerdem ein Gebäude, welches die Kantine sowie im ersten Stockwerk Räumlichkeiten für Kasino- und Repräsentations-



Motoren-Probierstation.



Rahmenschmiede.



Teil der Wagenmontage.

zwecke enthält. Eine Anzahl Gastzimmer für die zur Ausbildung oder Abnahme ins Werk entsandten Personen steht gleichfalls zur Verfügung.

Sämtliche Räume des ausgedehnten Werkes sind durch eine selbsttätig arbeitende Fernsprechanlage verbunden, deren Zentrale im Hauptpförtnerhaus untergebracht ist. In diese Zentrale münden auch die Leitungen, welche das Werk mit dem Berliner Fernsprechnetzt verbinden. Im Hauptpförtnerhaus ist ein Verbandraum mit anschließendem Arztzimmer eingerichtet, um hier bei eintretenden Erkrankungen und Unglücksfällen der Arbeiter die erste Hilfe zu gewähren. Ein Krankenautomobil steht in ständiger Betriebsbereitschaft zur Verfügung.

Den elektrischen Strom für Kraft- und Beleuchtungszwecke erhält das Werk seit dem 1. Januar 1913 von den Berliner Vororts-Elektrizitäts-Werken, einem Zweigwerk der Berliner Elektrizitäts-Werke, während vorher eine eigene Kraftzentrale im Betrieb war. Der vom Kraftwerk kommende hochgespannte Drehstrom von 6000 Volt Spannung wird in einer Umformerstation auf die im Werk benötigte Spannung von 220 Volt herabgesetzt. Der durchschnittliche Jahresbedarf des Werkes übersteigt 1 Million Kilowattstunden.

Das Marienfelder Werk beschäftigt zurzeit 120 Beamte und über 1300 Arbeiter.

Im Frühjahr 1916 kommt auf dem jetzt von der Fahrbahn eingenommenen Gelände ein besonderes Werk in Betrieb, welches ausschließlich Wagenmotoren

herstellt. Im Anschluß daran wird eine Aufbaufabrik mit entsprechender Lackiererei errichtet. Die Fahrbahn selbst wird weiter nördlich in den Raum zwischen Verwaltungsgebäude und Bahngrenze verlegt.



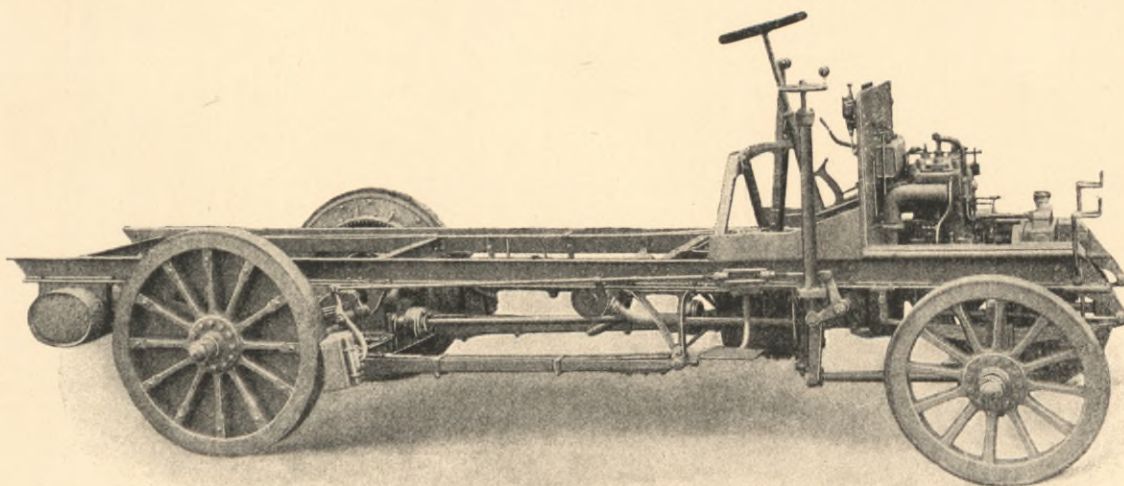


III

DIE ERZEUGNISSE

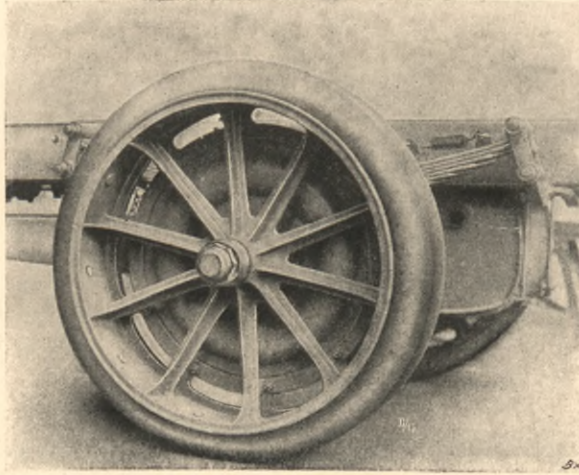
★

SEIT DER ÜBERNAHME durch die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1902 beschäftigt sich das Marienfelder Werk in der Hauptsache mit der Herstellung von schweren Kraftfahrzeugen, welche als Lastkraftwagen, Lieferungswagen, Kraftomnibusse und Spezialfahrzeuge wie Feuerwehrwagen, Sprengwagen usw. Verwendung finden. Tausende dieser Fahrzeuge sind bisher geliefert worden und haben sich auf das beste bewährt, da bei ihnen allen der oberste Grundsatz Anwendung fand, nur allerbeste Rohstoffe und gründlichst durchgeprüfte Konstruktionen zu benutzen. Die hauptsächlichen Merkmale der Kraftfahrzeuge, welche heutigen Tages hergestellt werden, sind im Vergleich mit den älteren Fahrzeugen ziemlich unverändert geblieben. Bereits die 1902 bzw. 1903 herausgebrachten Fahrgestelle zeigten die Kennzeichen, welche die Daimler-Fahrzeuge jetzt noch aufweisen. Es wurden für leichte Wagen Motoren mit 2 Zylindern, für schwere Wagen solche mit 4 Zylindern verwandt, der Kühler war vertieft angeordnet, der Rahmen bestand aus U-Eisen. Lenkung, Schaltung mit Getriebekasten und Hinterachsantrieb waren bereits nach den noch heute zur Anwendung kommenden Grundsätzen durchgebildet, wenn naturgemäß auch die einzelnen Bestandteile dieser Gruppen ganz wesentlich verbessert worden sind. Die Schubbalcken, auf welchen das Hinterachsgetriebe



Fahrgestell 1903.

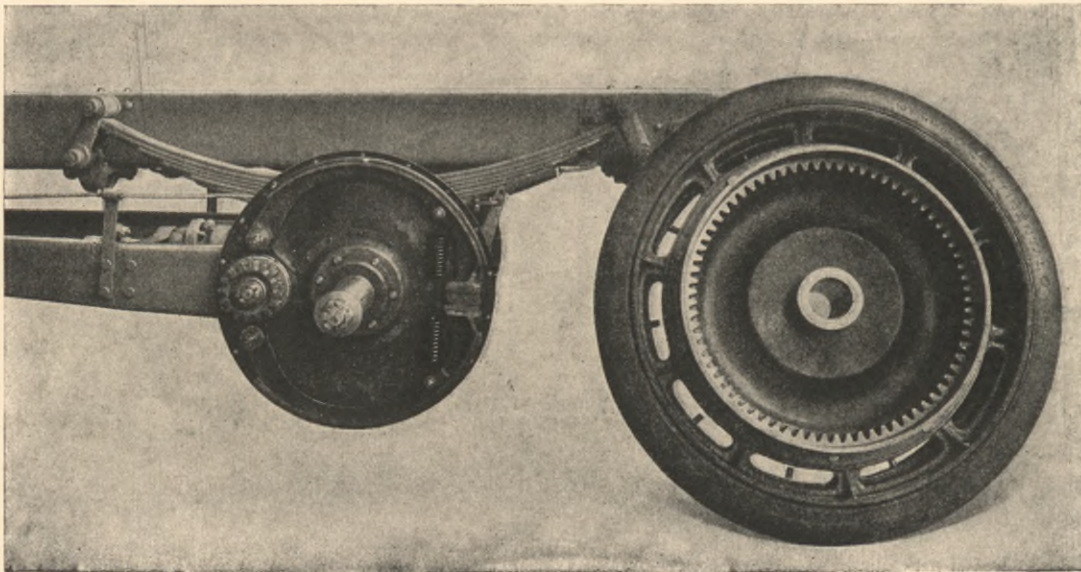




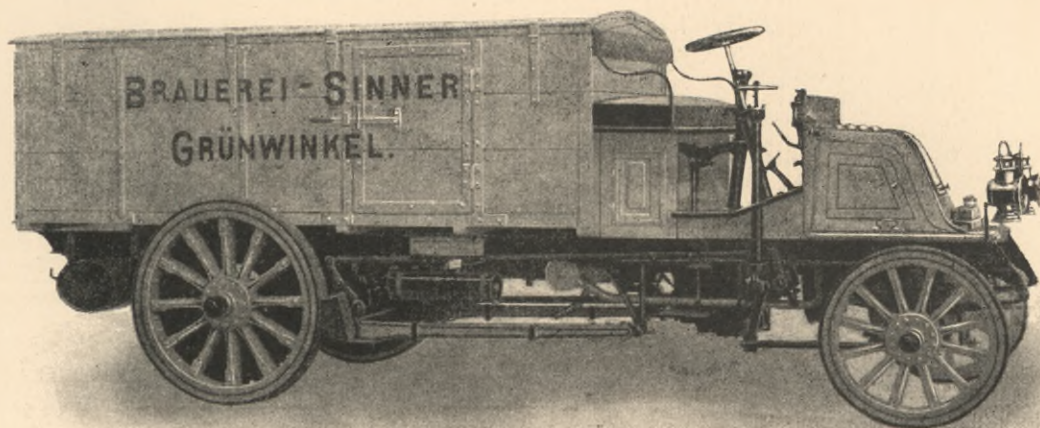
Ritzelantrieb

gelagert war, bestanden aus Holz, desgleichen die Räder, welche Eisenbereifung, zum Teil auch schon Gummibereifung trugen. Die Fahrgestelle für $1\frac{1}{2}$ Tonnen Nutzlast und mehr besaßen bereits Daimler-Ritzelantrieb, welcher sich im Laufe der Jahre und besonders auch in dem jetzigen Weltkriege auf das beste bewährt hat.

Der Daimler-Ritzelantrieb gehört seiner Natur nach zu den Cardan-antrieben; auf den vom Motor aus über dem Getriebekasten unter Zwischen-schaltung des Differentials angetriebenen Seitenwellen sitzen jedoch nicht wie beim Cardanantrieb die Hinterräder, sondern die Ritzel, welche in die an den Hinterrädern befestigten Innenzahnkränze eingreifen. Diese Kon-struktion hat den Vorteil, daß sämtliche Konstruktionsteile im Getriebekasten und im Hinterachs Antrieb außerordentlich leicht gehalten sein können, da die größte Übersetzung zwischen Ritzel und Zahnkranz liegt und das übertragene Drehmoment bis dahin ein entsprechend geringes ist. Es kommt hinzu, daß



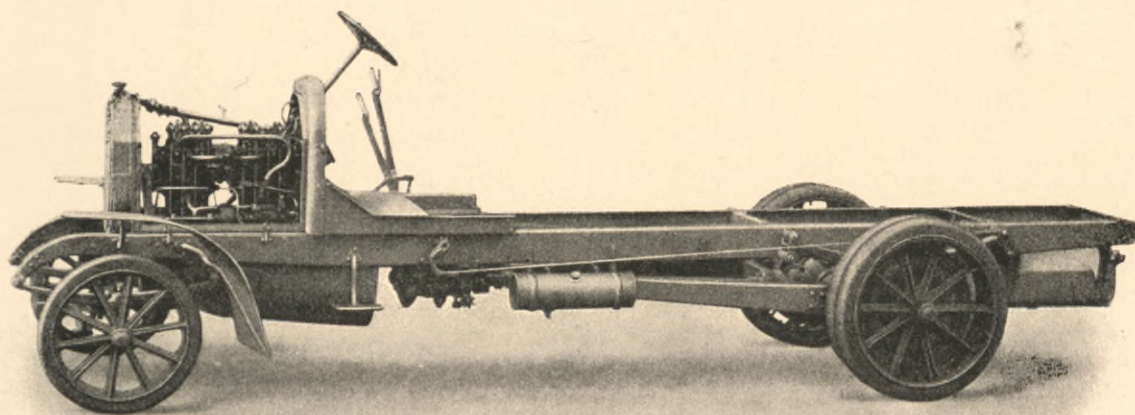
Ritzelantrieb (Rad abgezogen).



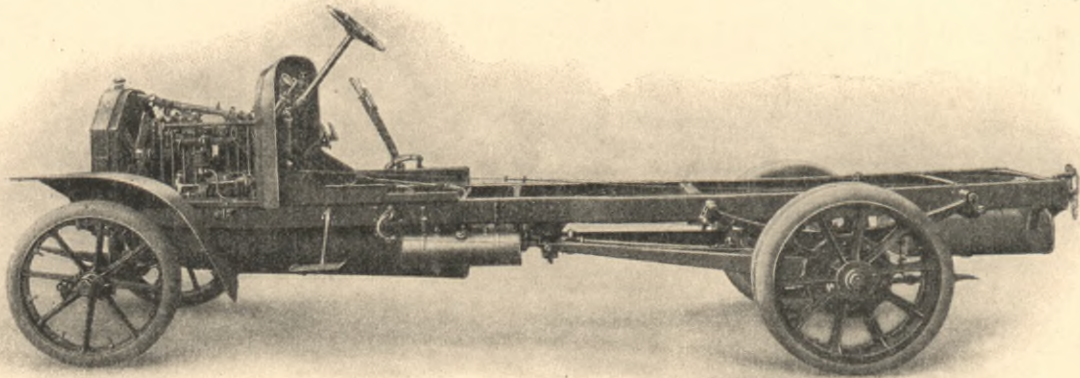
1903: Lastwagen mit tiefliegendem Kühler.

die auf die Hinterräder entfallende Last nicht wie bei den Wagen mit reinem Cardanantrieb vom Hinterachsgehäuse, sondern von einer Stahlachse aufgenommen wird. Während bei den ersten Fahrzeugen der Ritzelantrieb noch offen lag und die Ritzel aus Bronze bestanden, ging man bald dazu über, den Antrieb völlig einzukapseln, was in einfachster Weise möglich war. Der hierdurch erzielte Vorteil gegenüber dem für schwere Fahrzeuge allein noch verwendeten Kettenantrieb liegt klar auf der Hand. Die Ritzel werden jetzt aus Stahl gefertigt.

Entsprechend den wachsenden Anforderungen wurde die Leistung der Motoren im Laufe der Jahre erheblich gesteigert. Während die ersten Zweizylindermotoren mit Abreißzündung nur 8 Pferdekkräfte leisteten, werden von den heutigentags eingebauten Vierzylindermotoren mit Hochspannungszündung 35 bzw. 45 Pferdestärken entwickelt. Der U-Eisenrahmen wurde schon 1906 fallen gelassen und dafür der gepreßte Stahlrahmen angewandt.



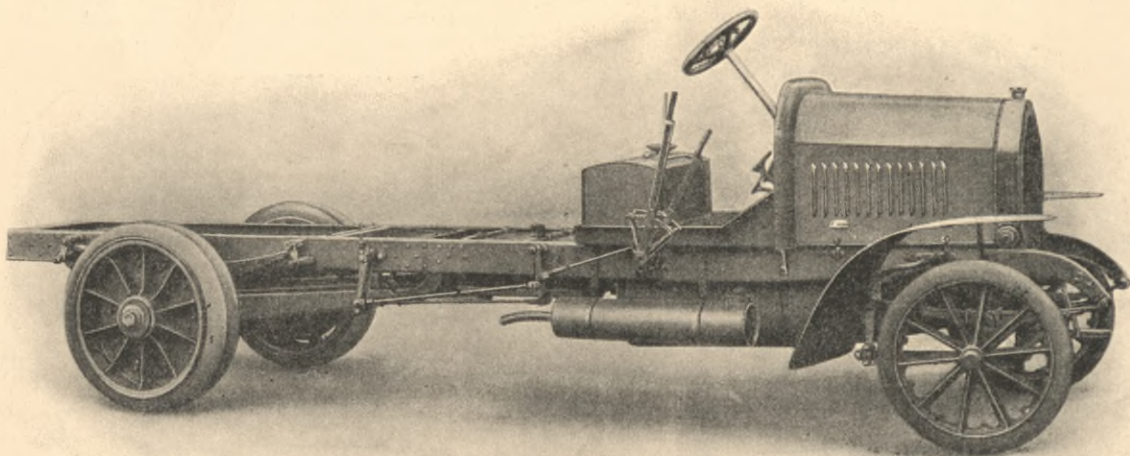
1915: Ritzelfahrgestell.



1915: Cardanfahrgestell.

Von Jahr zu Jahr wurden dann die Fahrgestelltypen des Marienfelder Werkes verbessert und blieben vorbildlich für die gesamte deutsche Lastwagen-Industrie. Das für die Berliner Ausstellung im Dezember 1907 fertiggestellte Fahrgestell wurde seitens der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure wie folgt beurteilt:

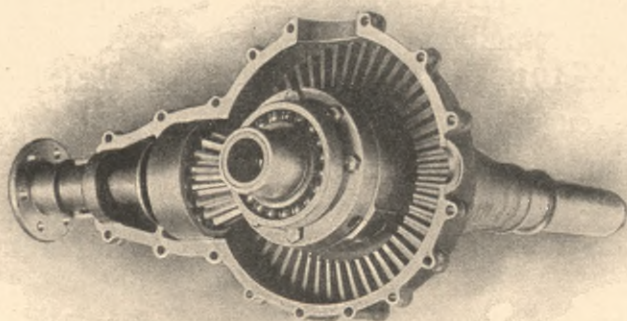
„Unter den einheimischen Erzeugnissen bildet das neue Untergestell eines 5-t-Lastwagens der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Marienfelde, ein wahres Meisterwerk des Konstrukteurs, den Hauptanziehungspunkt der Ausstellung. Die außerordentlich gefällige Form des aus 6 mm dicken Blechen gepreßten Rahmens, dessen Längsträger nach unten fortgesetzt sind und eine Mulde zur besseren Aufnahme der mittleren Querstütze bilden, die Vollkommenheit, mit der die Dreipunktaufhängung bei dem Motorgehäuse, dem Getriebekasten und dem Hinterachsantrieb durchgeführt ist, und durch die diese Teile in sich abgeschlossen und von den unvermeidlichen elastischen Verbiegungen des Hauptrahmens sowie der Durchbiegung der Federn unabhängig gemacht werden, verraten eine Erfahrung, wie sie auf diesem Gebiete eben nur die Daimler-Motoren-Gesellschaft aufzuweisen hat.“



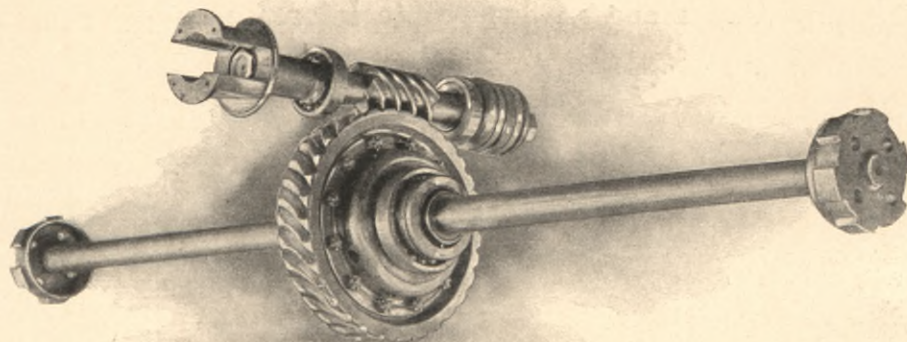
1915: Schneckenfahrgestell.

Die „Allgemeine Automobil-Zeitung, Berlin“ schrieb folgendes:

„Geradeso wie 1906 hatte auch diesmal wieder, was sauberste Ausführung der Chassis anbetrifft, Daimler-Marienfelde den Vogel abgeschossen. Sauber bis ins kleinste Detail gearbeitet, repräsentierte sich hier das aus Stahlblech gestanzte und gepreßte Chassis, dessen Einzelheiten bei der Betrachtung zu einer gewissen „Andacht“ herausfordern. Das für eine Belastung von 5 t bestimmte Chassis besitzt sehr hohe Träger, die an der Stelle, wo das Getriebe sitzt, nach unten fortgesetzt sind, wodurch sich eine Mulde bildet, die das Getriebe umfaßt. Preßteile von einer derartigen Dimension und Schönheit in der Formgebung hat man bisher wohl nicht bewundern können.“



Hinterachs Antrieb zum Cardanfahrgestell 1915.



Hinterachs Antrieb zum Schneckenfahrgestell 1915.

Für Nutzlasten von 2 t und weniger wird seit 1909 der reine Cardanantrieb verwandt. Gegenwärtig stellt das Marienfelder Werk 2 Fahrgestelltypen her, und zwar Fahrgestelle mit reinem Cardanantrieb für Nutzlasten bis zu 3 t und Fahrgestelle mit Ritzelantrieb für größere Nutzlasten. Insbesondere für Kraftomnibusse kommt außerdem eine Abart des Cardanantriebes zur Verwendung, bei welcher die Kraftübertragung vom Motor aus auf die Seitenwellen nicht wie üblich durch 2 Kegelräder, sondern durch Schnecke und



1914: Vierzig Daimler-Omnibusse der Hochbahngesellschaft Berlin.

Schneckenrad erfolgt. Hierdurch wird ein fast geräuschloser Lauf erzielt, was besonders für Stadtbetrieb ins Gewicht fällt. Diese Konstruktion wurde erstmalig bei den 40 Kraftomnibussen verwendet, welche die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Frühjahr 1914 an die Hochbahn-Gesellschaft Berlin zur Ablieferung brachte. Diese Fahrzeuge, welche bald darauf mit Kriegsausbruch von der Heeresverwaltung eingezogen wurden, haben sich unter den schwierigsten Verhältnissen im Felde vorzüglich bewährt.

Es sei hier auch auf die umfangreichen Aufträge hingewiesen, welche das Bayerische Verkehrsministerium und die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen der Zweigniederlassung erteilt haben. Nach Bayern sind insgesamt 280 Daimler-Wagen geliefert worden, wovon 248 Stück im Omnibusbetrieb verwendet werden.

Wie bereits erwähnt, hat neben dem Stammhaus in Stuttgart-Untertürkheim auch die Zweigniederlassung in Marienfelde der Verwendung der Kraftfahrzeuge für Heereszwecke von Anfang an das größte Interesse entgegengebracht. Ihre



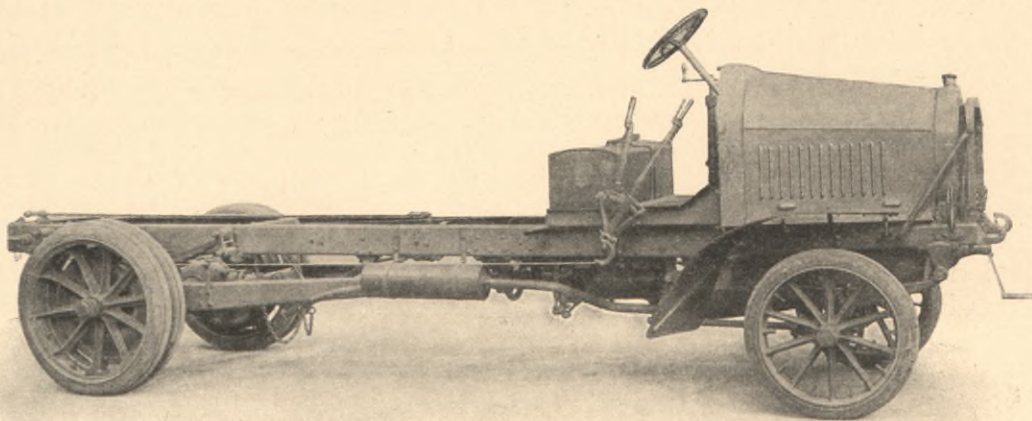
1914: Cardan-Lieferungswagen.

Bemühungen auf diesem Gebiete wurden 1908 durch Verleihung der großen goldenen Staatsmedaille anerkannt, nachdem den Werken bereits im Oktober 1907 nach Abschluß des vom Kaiserlichen Automobil-Club veranstalteten Lastwagenwettbewerbes die einzige „Goldene Medaille für hervorragende Gesamtleistungen“ verliehen worden war. Bei dieser Wettfahrt erhielten die Daimler-Fahrzeuge außerdem 4 weitere goldene Medaillen und 2 Ehrendiplome,



Armeelastzug 1914.

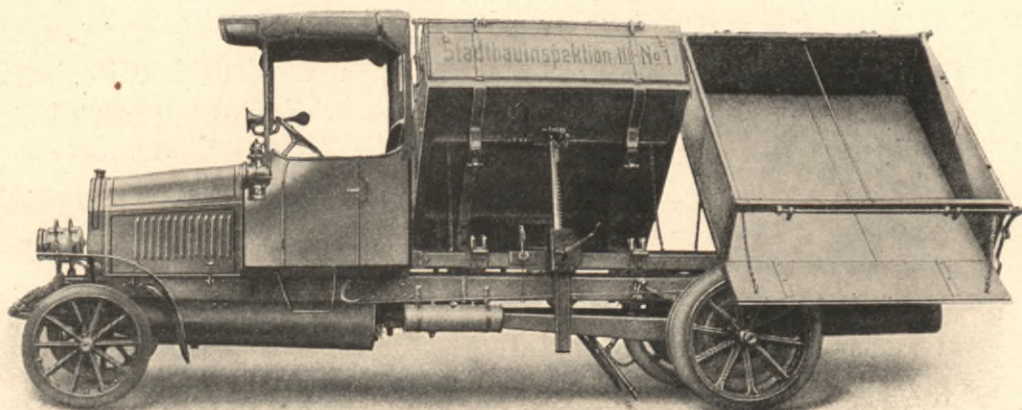
insbesondere für den günstigsten Betriebsstoffverbrauch unter allen beteiligten Fahrzeugen. Als die Heeresverwaltung im Jahre 1908 dazu überging, kriegsbrauchbare Fahrzeuge zu subventionieren, war es die Daimler-Motoren-Gesellschaft, welche die größte Anzahl von Fahrzeugen zugeteilt erhielt. Auch bis



Ritzelfahrgestell 1915 (Subventionstype).

heutigentages ist die Nachfrage nach Daimler-Subventionsfahrzeugen gleich rege geblieben, so daß von den bis zum 31. März 1914 im Königreich Preußen zugeordneten 903 Subventionswagen allein 203 aus dem Marienfelder Werk stammten.

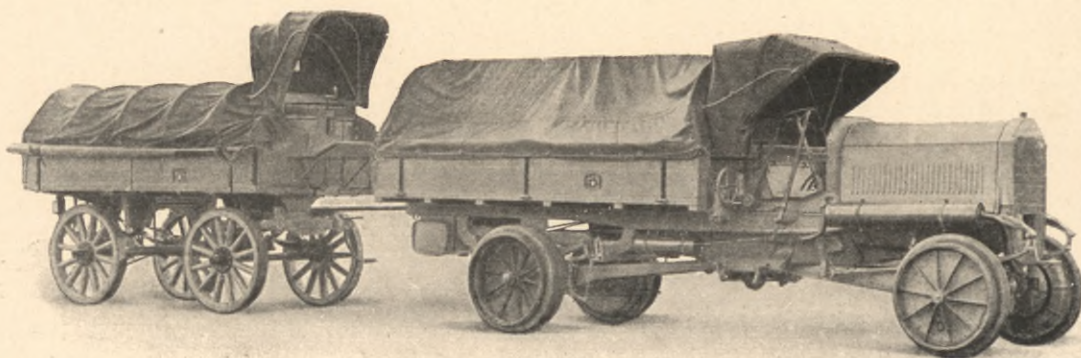
Es konnte nicht ausbleiben, daß dem auch bei den Heeresfahrzeugen verwendeten Ritzelantrieb, welcher sonst von keiner anderen Firma angewendet wird, manche Feinde erstanden, die seine Zweckmäßigkeit bestritten und die Kette für das allein brauchbare Antriebselement hinstellten. Im Jahre 1912 wurde sogar die Behauptung verbreitet, daß die deutsche Heeresverwaltung



Daimler-Kippwagen.

„wegen der Unzweckmäßigkeit des Ritzelantriebes“ in Zukunft nur noch Kettenwagen subventionieren würde. Allerdings haben dahingehende Erwägungen stattgefunden, die jedoch lediglich darin ihren Ausgang hatten, daß alle deutschen Subventionsfahrzeuge einheitliche Hinterräder erhalten sollten, und da alle Firmen außer der D. M. G. Kettenantrieb verwendeten, so wäre man gezwungen gewesen, lediglich des Normalrades wegen, den Ritzelantrieb auszuschließen. Diese Absicht wurde aber aufgegeben, insbesondere in Anerkennung der Güte des Ritzelantriebes. Das Preußische Kriegsministerium schrieb an die Daimler-Motoren-Gesellschaft unter dem 7. März 1912 u. a.:

„Wenn das Kriegsministerium nun trotzdem nach den eingehendsten Erwägungen zu dem Entschluß gekommen ist, die Forderung des Kettenantriebes fallen zu lassen, den Antrieb für den neuen Armeelastzug also freizustellen, so geschieht dies einerseits in voller Anerkennung und Würdigung der Verdienste, die sich gerade die Daimler-Motoren-Gesellschaft um die Durchbildung des militärischen Lastkraftwagenwesens erworben hat, und unter besonderer Hervorhebung der Güte des an sich einwandfreien Ritzelantriebs, andererseits aber auch in der Erkenntnis, daß die Einführung einer einheitlichen Antriebsvorrichtung bei der fortgeschrittenen Technik an Bedeutung verloren hat und voraussichtlich auch noch weiter verlieren wird.“

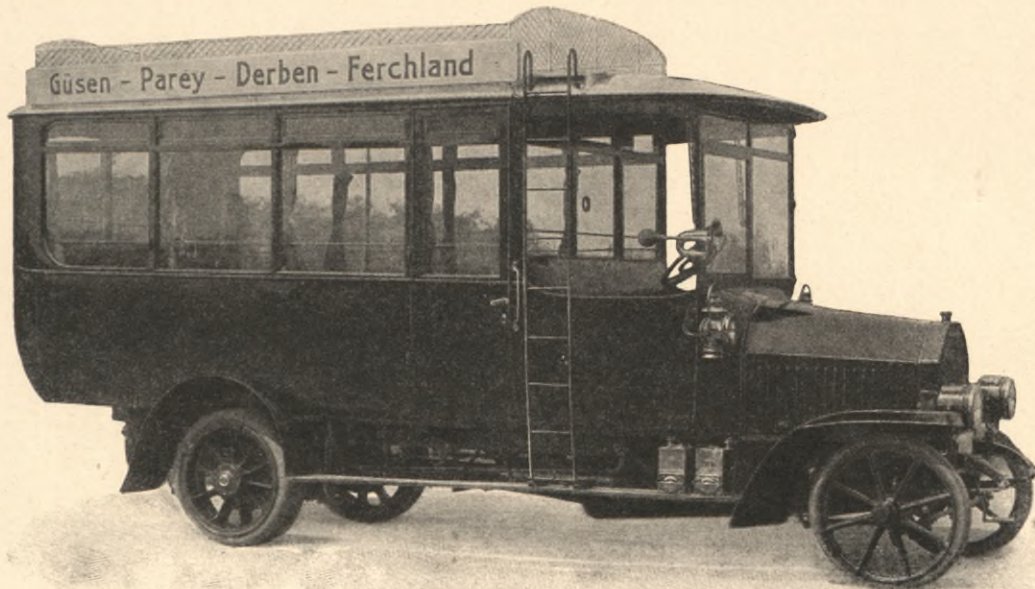


Daimler-Kolonialzug (Vierräderantrieb).



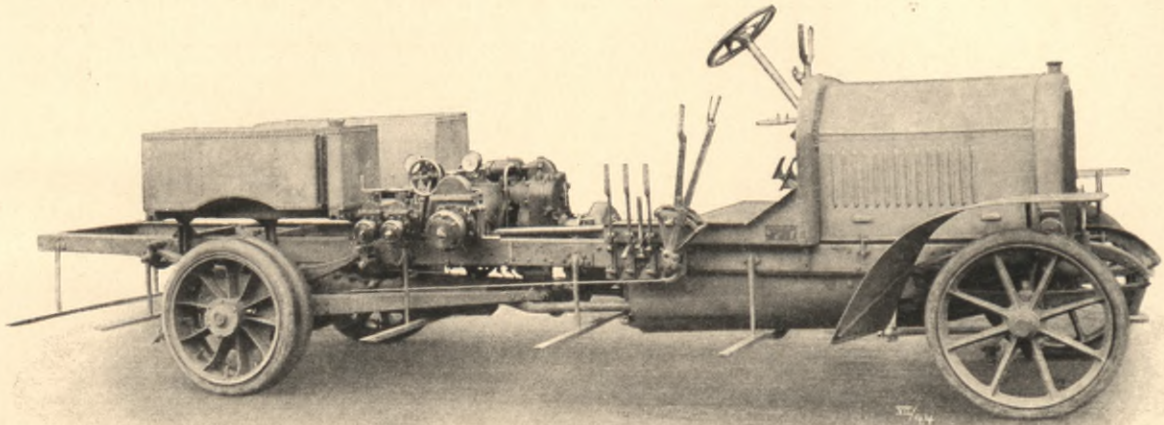
Berliner Feuerwehr-Parade am 13. Februar 1914.

Im Anschluß an die vom Stammhaus vorgenommenen Versuche hat das Marienfelder Werk eine Anzahl von Lastkraftwagen für den Dienst in den Tropen hergestellt. Bei diesen Fahrzeugen ist besonders auf eine verstärkte Kühlung Bedacht genommen, auch wurde bei verschiedenen Fahrzeugen der Vierräderantrieb zur Anwendung gebracht.

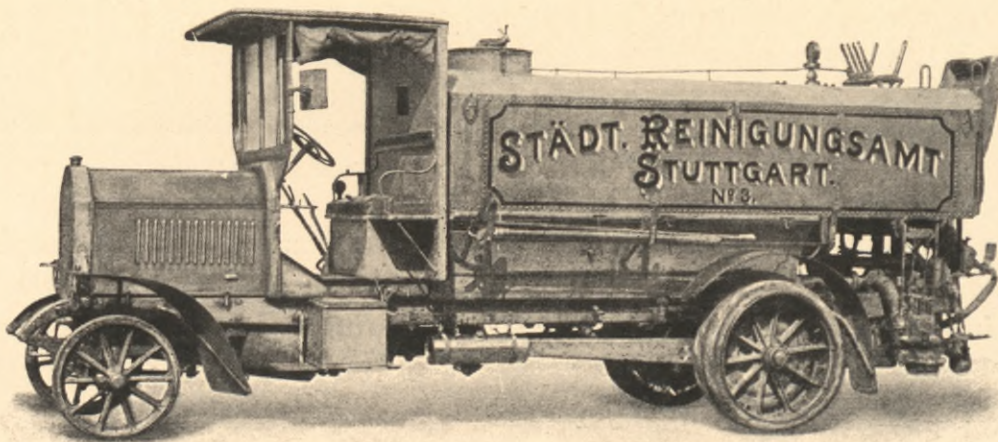


Daimler-Omnibus, Type 1914.

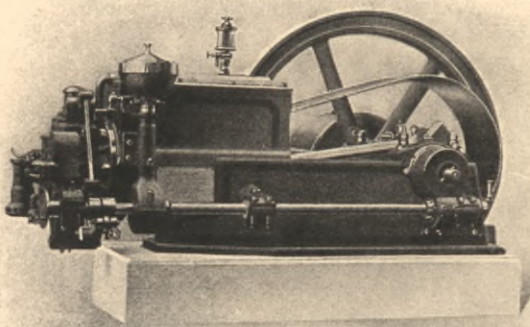




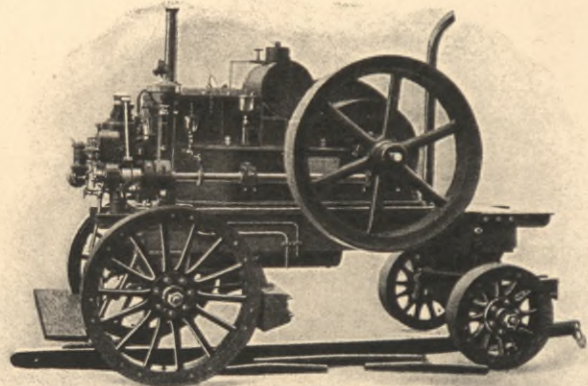
Feuerwehr-Fahrgestell mit eingebauter Pumpe.



Motorsprengwagen.



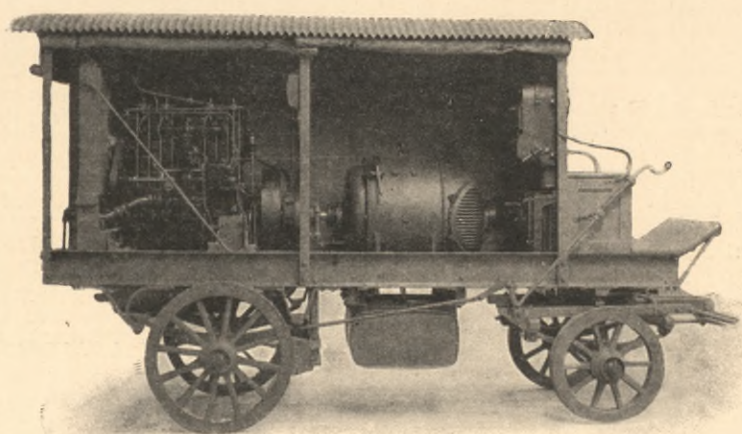
Einzylindermotor.



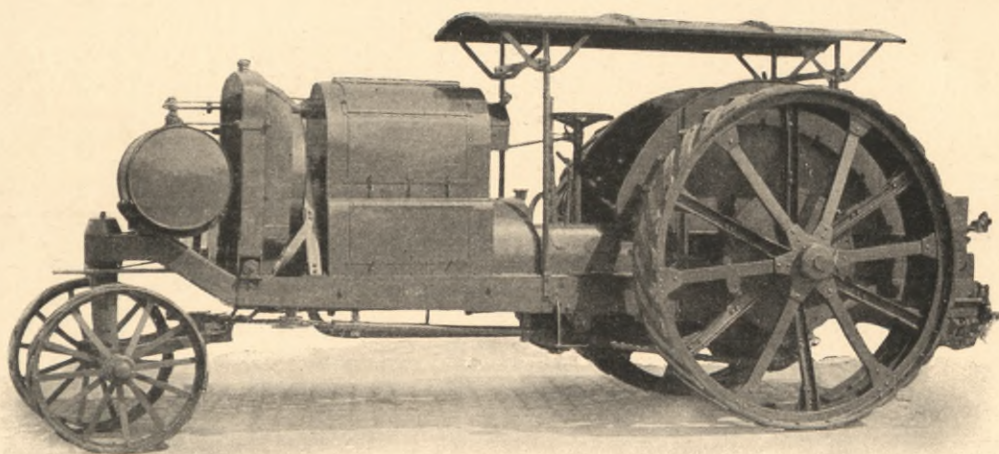
Einzylinder-Lokomobile.



20pferdiger Daimler-Triebwagen für Brasilien auf der Versuchsstrecke der Militär-Eisenbahn.

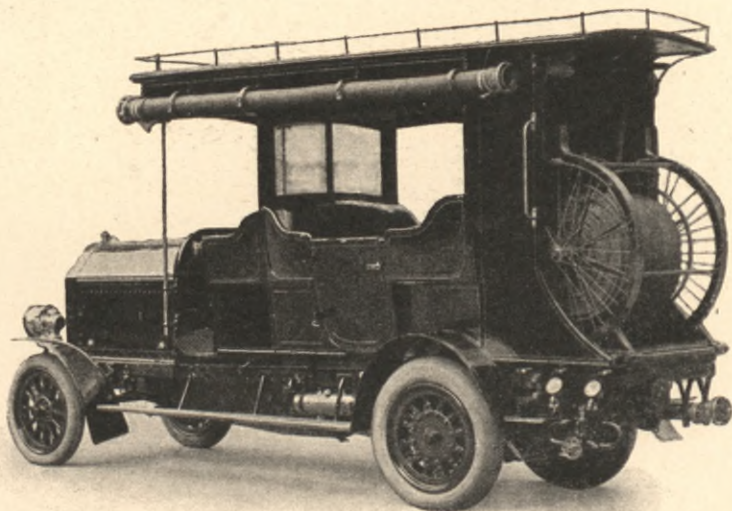


Daimler-Beleuchtungswagen, 45 Pferdestärken.



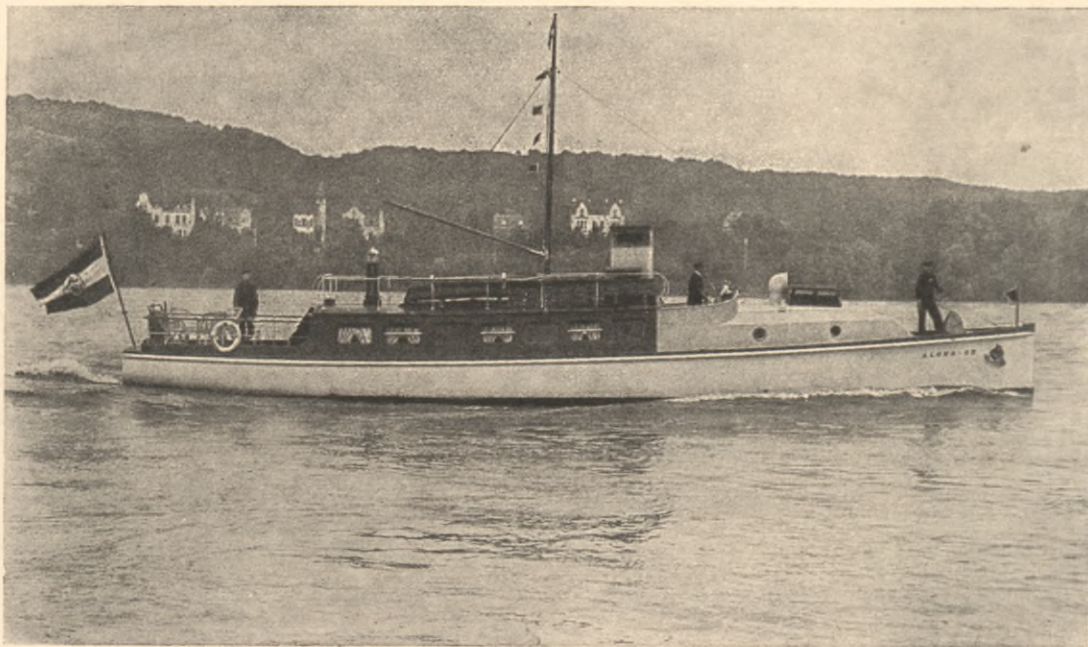
Daimler-Zugwagen.

In Verbindung mit dem Nutzfahrzeugbau wird seitens der Daimler-Motoren-Gesellschaft auch der Bau von kommunalen Fahrzeugen, insbesondere von Feuerwehrwagen und Sprengwagen gepflegt. Bereits seit 1907 hatte die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Gemeinschaft mit den Feuerwehren der Städte Frankfurt a. M. und Breslau eingehende Versuche unternommen, um die Motorfahrzeuge für den Dienst der Feuerwehren und insbesondere den Motor des Fahrzeuges

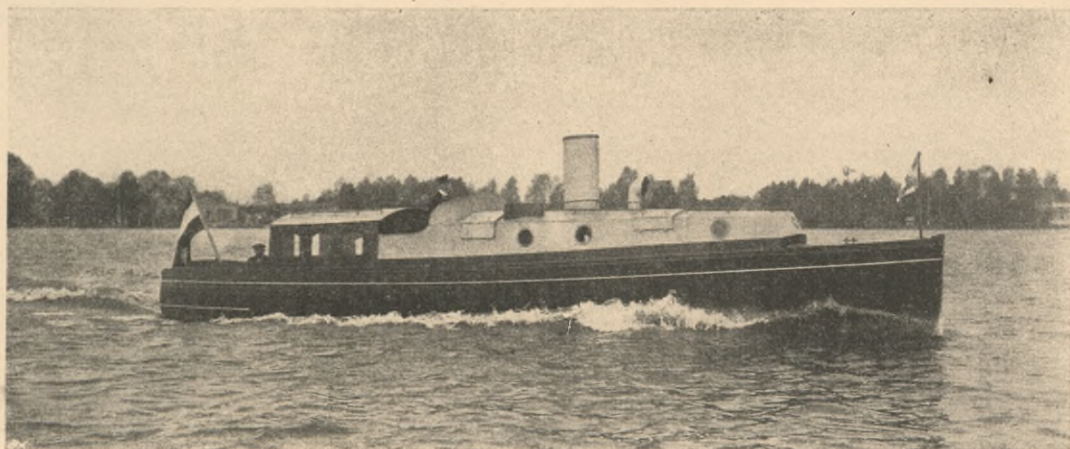


Rag-Wagen der Berliner Feuerwehr.

auch zum Antrieb einer Pumpe nutzbar zu machen. Diese Versuche zeitigten ein völlig brauchbares Ergebnis, so daß dann die einzelnen Feuerwehren in schneller Folge dazu übergingen, derartige Motorspritzen in Dienst zu stellen und auch für ihre Zwecke, insbesondere für die Leiter- und Mannschaftswagen, selbst-



Motoryacht „Aloha-oe“.



Schulboot „Hulk Kronprinz“ mit Daimler-Ölmotor.

fahrende Fahrzeuge zu verwenden. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft hat bis heutigentages insgesamt 100 Feuerwehrfahrzeuge ausgeführt und zwar als Motorspritzen, Leiterfahrzeuge und Mannschaftswagen. In dieser Zahl sind die insbesondere für Offiziers- und Mannschaftswagen eingestellten Mercedes-Fahrzeuge und die elektromobilen Feuerlöschfahrzeuge nicht enthalten, von denen die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Verbindung mit ihrer damaligen österreichischen Schwester-Gesellschaft allein 49 Fahrzeuge an die Berliner Feuerwehr geliefert hat. Im Verein mit dem Königlichen Branddirektor Reichel sind die Berliner Fahrzeuge von Jahr zu Jahr verbessert worden und stellen in ihrer Gesamtheit heute wohl den bedeutendsten automobilen Feuerwehrfahrzeugpark dar. —



Motoryacht „Stuttgart“, Kaiserpreis Kiel 1907.

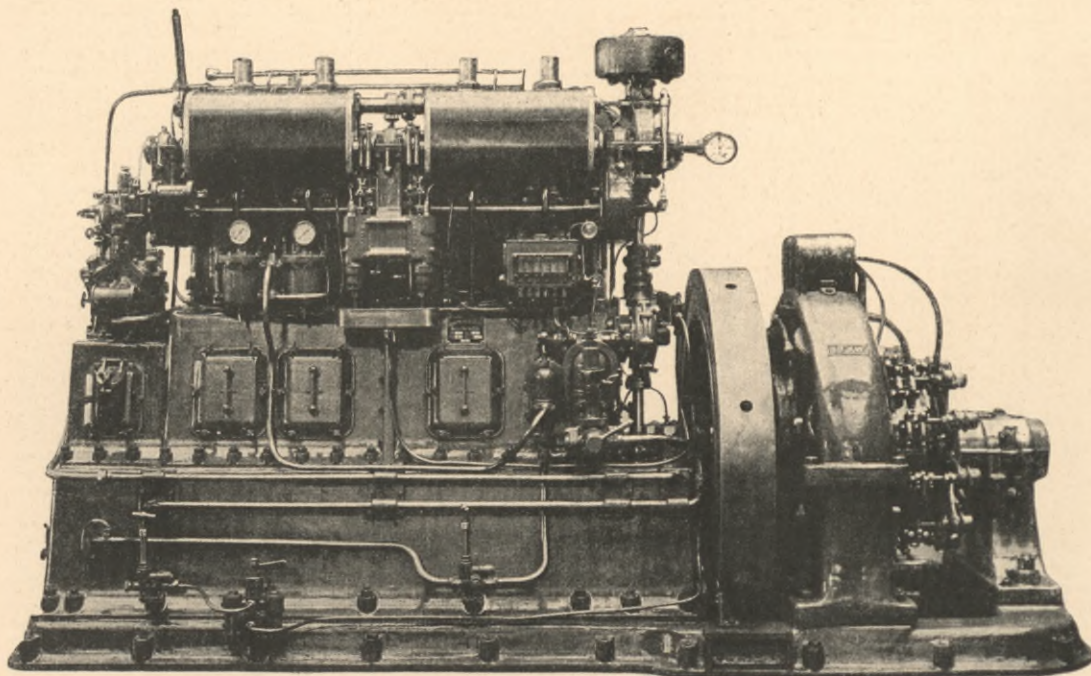


Rennboot Marienfelde IV.

Besonders ist die von Branddirektor Reichel zur Verwendung in den Berliner Außenwachen veranlaßte Konstruktion der sogenannten Rag-Pumpenwagen bemerkenswert. Diese durch Explosionsmotor angetriebenen Fahrzeuge haben Rundlaufpumpen und besitzen einen sehr großen Aktionsradius, sind außerdem mit allen für erste Hilfeleistung notwendigen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet.

Das Marienfelder Werk befaßt sich des weiteren mit dem Bau von Schienenfahrzeugen wie Motortriebwagen und Motorlokomotiven und hat deren eine große Anzahl ins In- und Ausland geliefert. Die Beleuchtungswagen mit vom Motor angetriebener Dynamomaschine haben besonders im jetzigen Kriege große Bedeutung erlangt. —

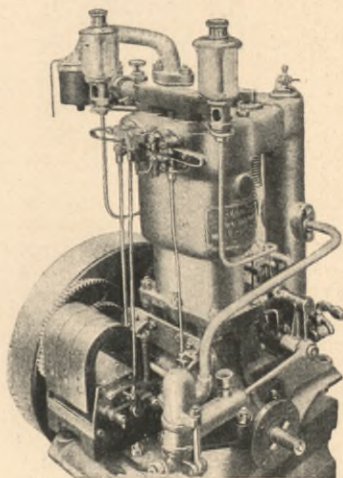
In besonderen Werkstätten wird der Bau von Einzylindermotoren betrieben, welche, in der Hauptsache für landwirtschaftliche Zwecke bestimmt,



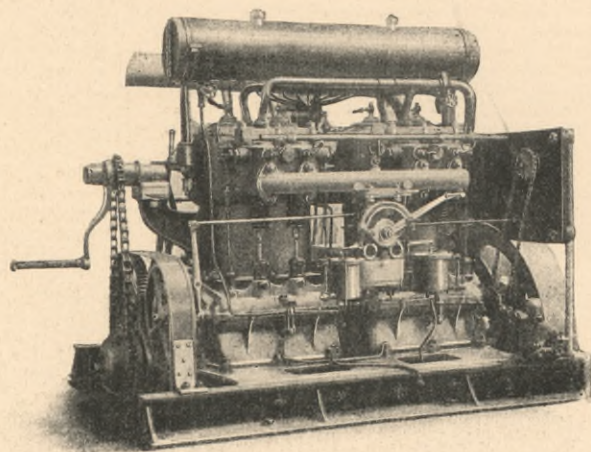
Daimler-Öldynamo 40 KW.



Erstes Explosions-Motorboot der Kaiserlichen Marine (1903).



Zweizylinder-Schiffsmotor 1902.



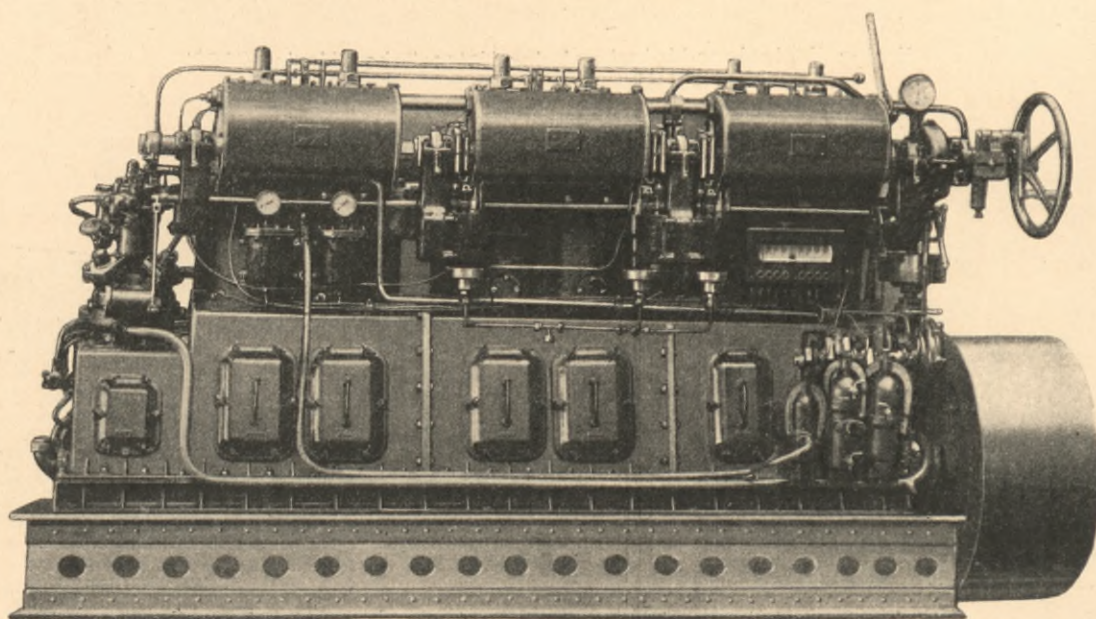
50 pferdiger Vierzylinder-Spiritus-Motor 1902.



Mercedes-Autoboote 1914.



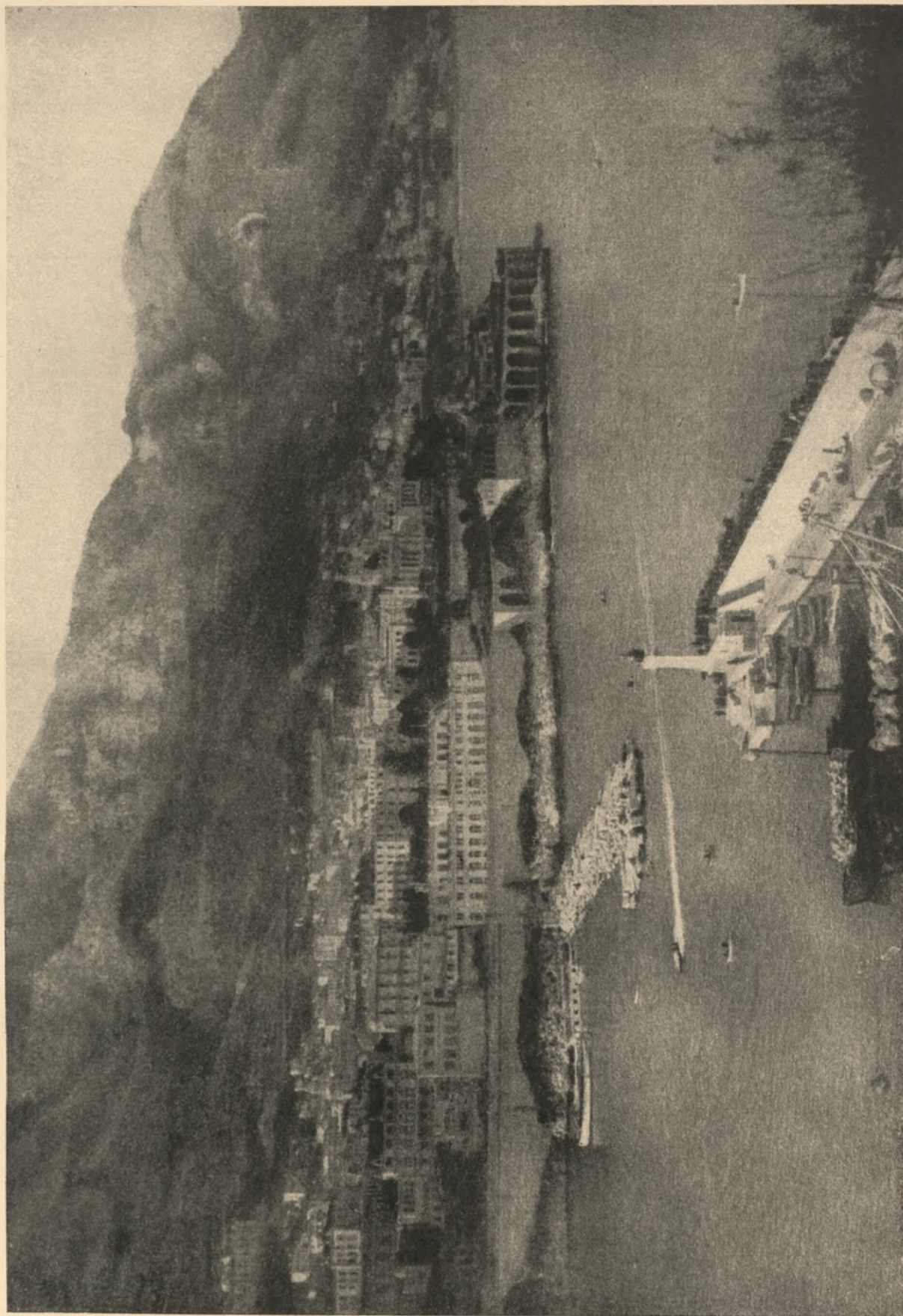
Hamburger Hafenbarkasse.



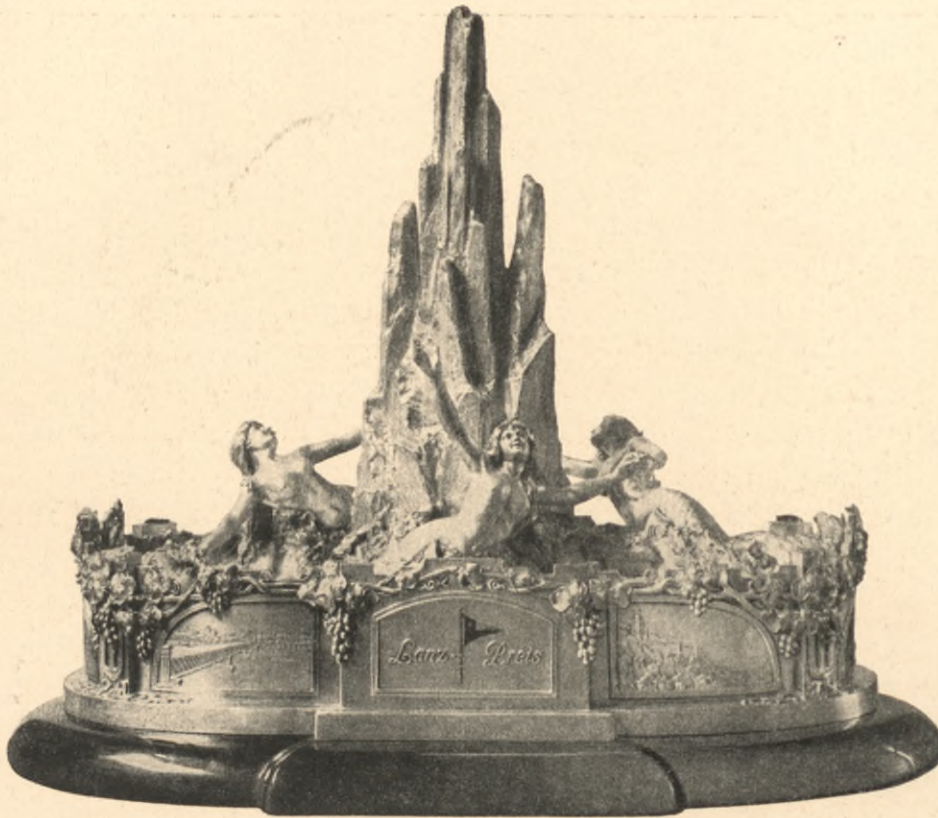
100pferdiger Sechszylinder-Ölmotor.



Daimler-Feuerlöschboot der Straßburger Feuerwehr.

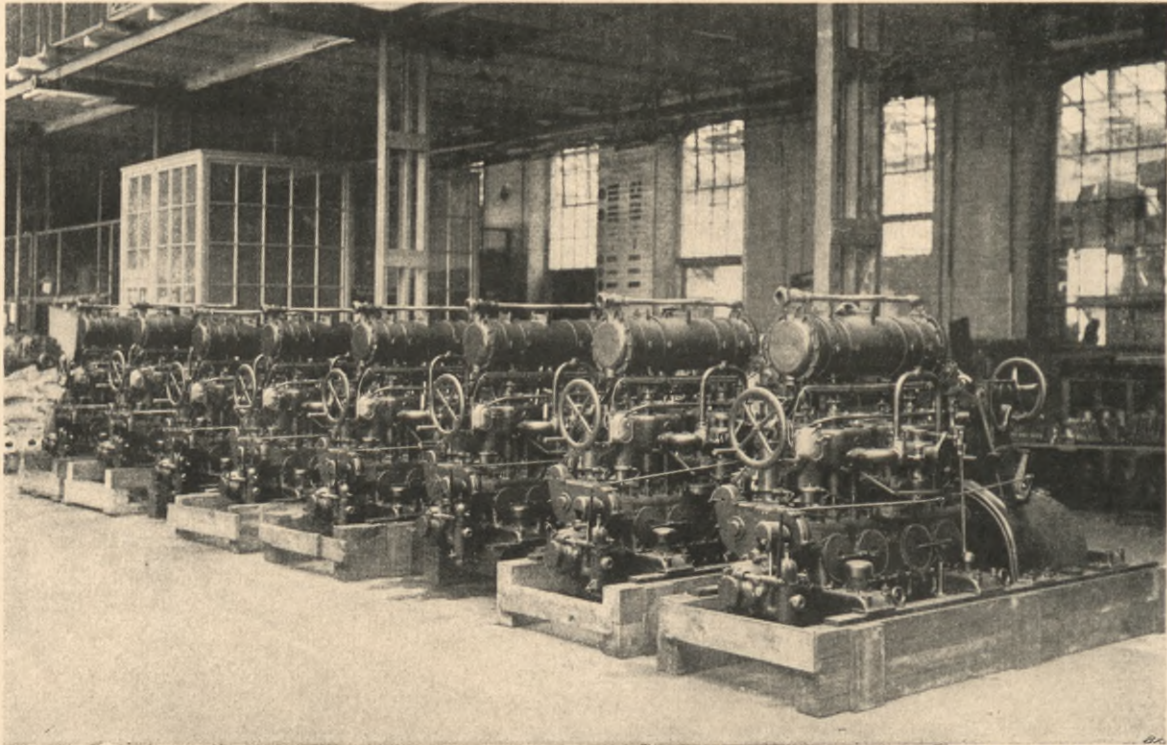


„Lürssen-Daimler“ als Sieger am Ziel des Endkampfes um den Großen Preis der Nationen: Monaco 1911.

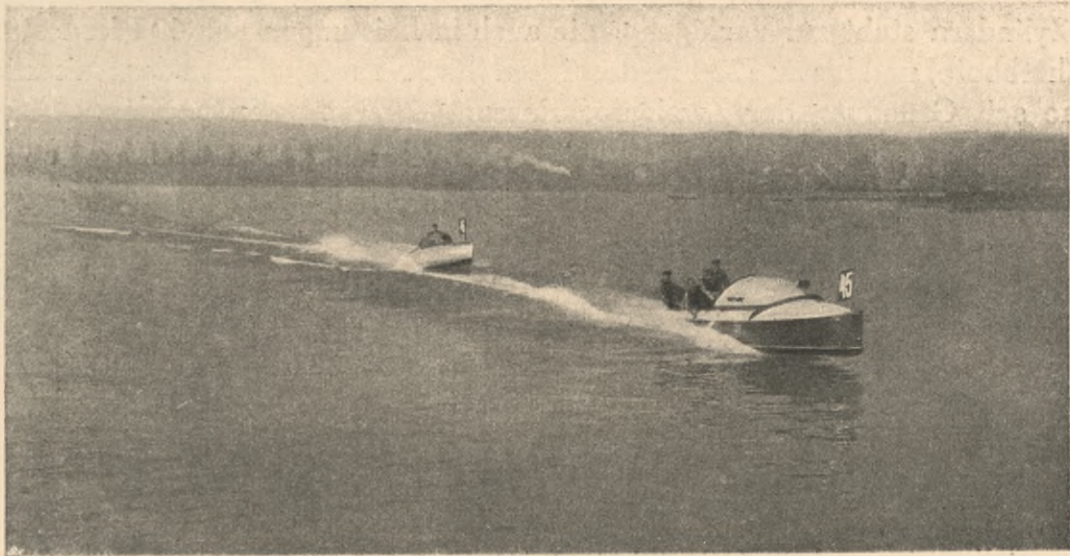


Lanzpreis 1910.

mit allen vorkommenden Brennstoffen arbeiten und in stationären Anlagen oder als Motorlokomobilen in Leistungen bis zu 40 Pferdestärken und mehr verwendet werden. — Dieser Abteilung ist ferner der Bau von Motorpflügen angegliedert;



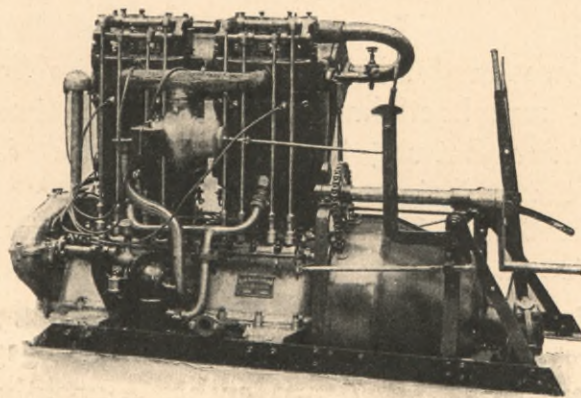
Eine Lieferung 60pferdiger Schiffsmotoren für Petroleum-Betrieb



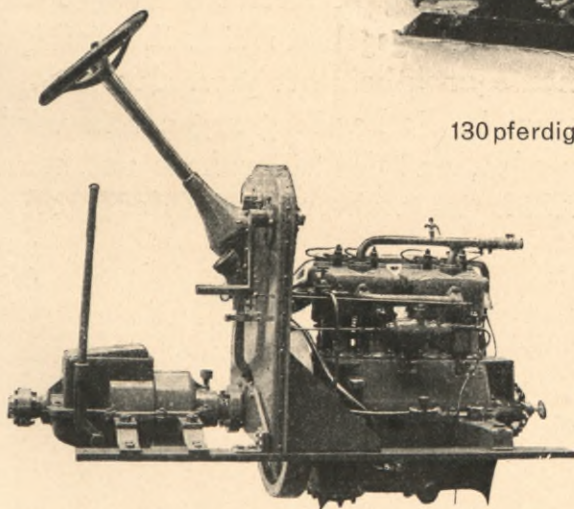
Endkampf um den Lanzpreis 1910.

sie gehören dem halbstarren System an und finden auch als sogenannte Traktoren zum Ziehen besonders schwerer Lasten Verwendung.

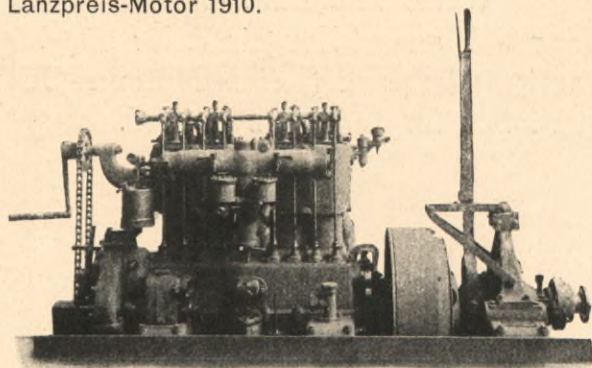
Wie bereits früher erwähnt, hat die Daimler-Motoren-Gesellschaft in einer besonderen Abteilung auch die Herstellung und den Vertrieb der von der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik bereits eingeführten Schiffsmotoren fort-



130pferdiger Lanzpreis-Motor 1910.



12pferdiger Schiffsmotor mit Autosteuerung und Spritzwand.



45 pferdiger Schiffsmotor mit Petroleumvergaser.

gesetzt. Eine ganze Reihe von vollkommen durchgeprüften Motortypen mit 2—8 Zylindern steht zur Verfügung, die auch in Leistungen von 60 Pferdestärken (für Chefboote) und bis zu 120 Pferdestärken (für A-Boote) seitens der Kaiserlichen Marine seit Gründung der Zweigniederlassung übernommen wurden. Einzelne Marinefahrzeuge weisen sogar Leistungen von 150—300 Pferdestärken auf. Diese Boote werden in der Hauptsache mit Petroleum betrieben, während für die Typen kleinerer Leistung Benzin, Benzol oder auch Petroleum in Frage kommt, dessen Vergasung die D.M.G. völlig einwandfrei erreicht hat. Der Daimler-Schiffsmotor ist im Laufe der Jahre auf zahlreichen Wettfahrten im In- und Auslande erfolgreich gewesen. Es sei hier nur an den hartnäckigen Wettkampf um den ersten Lanz-Preis, um den Preis der Ostsee und Nordsee und die große Trophäe von Rom erinnert. Außer diesen schnelllaufenden Explosionsmotoren stellt das Marienfelder Werk auch nach dem Diesel-Verfahren arbeitende Ölmotoren her. Diese Maschinen, welche gleichfalls in größerer Anzahl an die Kaiserliche Marine geliefert worden sind, arbeiten im Viertakt und werden in Leistungen von 60 Pferdestärken an mit 4, 6 oder 8 Zylindern gebaut. Das Gewicht dieser Typen ist äußerst niedrig; sie verarbeiten die billigsten Brennstoffe wie Paraffin, Solar- und Gasöl. Die Umsteuerung dieser Motoren erfolgt durch Druckluft, während hierzu bei den Explosionsmotoren ein Wendegetriebe erforderlich ist. In neuerer Zeit werden die Ölmotoren auch zum Antrieb von Dynamomaschinen verwendet und dienen der Schifffahrt als elektrische Stationen für Notbeleuchtung und drahtlose Telegraphie. Daimler-Schiffsmotoren werden nicht nur in Rennboote und Luftfahrzeuge eingebaut, sondern sie eignen sich auch infolge ihrer erstklassigen Bauart, ihrer Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit ganz besonders für die Zwecke der Erwerbsschifffahrt. Zahllose Verkehrs- und Fährboote, Fischerei- und Lastfahrzeuge sind mit Daimler-Motoren ausgestattet. Die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Reedereigesellschaften haben wiederholt mit Daimler-Motoren ausgerüstete Rettungsboote bezogen.

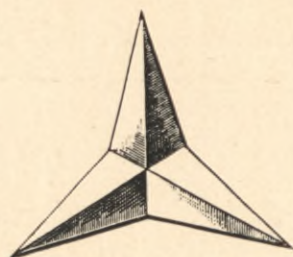
Die Beschreibung der Marienfelder Erzeugnisse zeigt, in welcher erschöpfenden Weise der von Gottlieb Daimler erfundene Explosionsmotor im Laufe der Jahre auch von der Zweigniederlassung Marienfelde ausgebildet worden ist und welche mannigfaltigen Verwendungsgebiete sich ihm infolgedessen erschlossen haben, auf denen er heute unentbehrlich geworden ist.

Wenn wiederum ein Vierteljahrhundert in die Lande gezogen sein wird, dann soll erneut Zeugnis dafür abgelegt werden, daß das Stammhaus und seine Zweigniederlassung eine Motoren-Gesellschaft im wahren Sinne des Wortes geblieben ist und bleiben wird.



RENNERFOLGE
VON
MERCEDES-WAGEN





IN DEUTSCHLAND

1903	30. Aug.	Peters Wanderpreis Frankfurt a. M.	1.Preis
1903	18. Okt.	Meilenrennen Berlin	zwei 1.Preise
1904	17. Juni	Gordon-Bennett-Rennen in Deutschland (Jenatzy)	Zweiter
		(de Caters)	Dritter
1904	19. "	Meilenrennen (Kaiserpreis) Frankfurt a. M.	1.Preis
1904	19. "	Peters Wanderpreis Frankfurt a. M.	1. "
1905	11. Aug.	Bleichröder-Rennen	1. "
1905	17. "	Herkomer-Fahrt: Ladenburg auf Mercedes	an 1.Stelle
		Weingand auf Mercedes	" 2. "
		Poege auf Mercedes	" 3. "
1907	4. — 13.	Herkomer-Fahrt: v. Lengerke auf Mercedes	" 4. "
	Juni	Forstenrieder Parkrennen: Weingand auf Mercedes	" 1. "
		Schönheitskonkurrenz: Gutschow auf Mercedes	1.Preis
1909	19. Mai	Übungsfahrt des Freiwilligen Automobil-Korps und Wettbewerb um den Kaiserpreis Berlin—Posen—Berlin:	
		Richard Jsrael auf Mercedes	Erster Ehrenpreis
1910	8. Juni	Prinz Heinrich-Fahrt: Graf Geza Andrassy, Fahrer Th. Pilette auf Mercedes	Ehrenpreis der Stadt Nürnberg
1912	17. und 18. Mai	Zuverlässigkeitsfahrt durch Schlesien und Mähren: v. Lüde auf Mercedes	2.Preis
1914	5. April	Sternfahrt für Kraftfahrzeuge des Gau VIII B des A. D. A. C.: Loeck, Köslin, auf Mercedes-Knight	1. "



IN FRANKREICH

1901	12. März	Bergrennen Nizza—La Turbie auf 35pferdigem Mercedes . . .	1. Preis
1901	28. "	Meilenrennen Prom. des Anglais, Nizza auf 35pferdigem Mercedes	1. "
1902	6. April	Bergrennen Nizza—La Turbie mit Mercedes-Rennwagen . . .	1. "
1902	10. "	Meilenrennen Nizza, mit stehendem Start, mit Mercedes . . .	1. "
1902	10. "	Meilenrennen Nizza, mit fliegendem Start, mit Mercedes . . .	1. "
1902	19.—29.	Rennen Paris—Wien: Marcel Renault an	1. Stelle
	Juni	In der Kategorie der schweren Wagen, Graf Zborowsky auf Mercedes	Sieger
		Ferner Baron de Forest auf 40 pferdigem Mercedes	
1903	1. April	Bergrennen Nizza—La Turbie	1. Preis
1905	1. Okt.	Bergrennen Gaillon	1. "
1908	7. Juli	Grand Prix-Rennen bei Dieppe: Lautenschlager auf Mercedes	Sieger
		Poege auf Mercedes an	5. Stelle
		Salzer auf Mercedes	schnellste Runde
1908	17. "	Meeting von Boulogne-sur-Mer, Coupe du Pavillon Impérial: Jochems auf Mercedes	Sieger
1910	17. März	Woche von Cannes: Mercedes	"
1910	20. und 21. Juli	Automobil-Meeting von Boulogne-sur-Mer, Coupe Franchomme: In Klasse III (über 130 mm Bohrg.), Jenatzy auf 180pferdigem Mercedes (144 km Stunden-Geschwindigkeit)	"
		Bergrennen über eine Meile: In Klasse II der Rennwagen, Jenatzy auf Mercedes	"
		Bergrennen über 500 m mit stehendem Start: In Klasse II der Rennwagen, Jenatzy auf Mercedes	"
1912	7. Juli	Bergrennen von Val-Suzon: Mercedes 4800 m in 3 Minuten 17 Sekunden.	
	—	Coupe de la Meuse: Wettbewerb des Nutzeffektes im Bergfahren über 13 km, 3. Kategorie und allgemeinen Klassifizierung der Tourenwagen 16/45 Pferdekräfte, Knight	"
1912	Sept.	Automobilrennen in Spa: Rennklasse: Elskamp auf Mercedes	Erster
		Tourenklasse: Pilette auf Mercedes	"
		Meeting von Spa: Baron J. de Crawhez auf Mercedes gewann im Bergrennen der 3. Kategorie der Tourenwagen, Erster in der allgemeinen Klassifizierung.	



1913	5. Aug.	Französischer Automobil-Grand-Prix:	
		Pilette auf Mercedes	Dritter
		Salzer " "	Vierter
		Lautenschlager auf Mercedes	Sechster
1913	24. Aug.	Autorennen zu Spa:	
		Elskamp auf Mercedes	Erster
1914	4. Juli	Grand Prix von Frankreich bei Lyon (752 km):	
		Lautenschlager auf Mercedes (7 Stunden 8 Minuten 18 Sekunden)	Sieger
		II. Wagner auf Mercedes (7 Stunden 9 Minuten 54 Sekunden)	
		III. Salzer " " (7 " 13 " 15 ")	
		Sailer " " (20 Minuten 6 Sekunden)	schnellste Runde



IN BELGIEN

1903	11. Juni	10 Kilometer-Rennen Ostende	1.Preis
1903	12. "	5 Kilometer-Rennen Ostende	1. "
1904	20. Mai	Kilometer-Rennen Ostende	Weltrekord
1904	14. Juli	Automobilwoche Ostende:	
		de Caters	1.Preis
		Jochems	2. "
1904	18. "	Meilenrennen Ostende:	
		de Caters	1. "
		Jochems	2. "
1904	20. "	Kilometer-Rennen Ostende:	
		de Caters	1. "
		Jochems	2. "
1907	15. "	Woche von Ostende:	
		de Caters auf Mercedes im Meilen-Rennen	1. "
		de Caters auf Mercedes im Kilometer-Rennen	2. "
1907	27. "	Ardennen-Rennen:	
		de Caters auf Mercedes	1. "
		Jenatzy auf Mercedes	3. "



1908	13. Juli	Woche von Ostende: 6. Kategorie: Jochems auf Mercedes . . .	1. Preis
1908	13. "	Woche von Ostende: 7. Kategorie: de Caters auf Mercedes . .	1. "
1908	15. "	Woche von Ostende: Circuit du Littoral: de Caters	Sieger
1908	16. "	Woche von Ostende: Rennen über 2 Meilen, Jochems auf Mercedes	"
		Rennen über 2 Kilometer, Jochems auf Mercedes	"
		Coupe de T'Serclaes, de Caters auf Mercedes	"
1909	12.—16. Juli	Woche von Ostende: Außen-Kategorie (über 130 mm Bohrg.):	
		Jenatzy	1. Preis
		Pilette	2. "
		500 Meter-Rennen, Jenatzy	1. "
		Kilometer-Rennen mit fliegendem Start: Pilette	1. "
		20 Kilometer-Rennen: Jenatzy	1. "
		Jenatzy auf Mercedes neuer Weltrekord für den Kilometer mit stehendem Start: 32,4 Sekunden = 111,1 Stunden-Kilometer.	
1909	17. Okt.	Kilometer-Rennen in Tervuren b. Brüssel:	
		Tourenwagen: Kategorie über 120 mm Bohrg.:	
		Jenatzy auf Mercedes 37 km	1. "
		Rennwagen: Kategorie ohne jede Beschränkung:	
		Pilette 33,2 Sekunden	2. "
		Jenatzy 34,4 Sekunden	3. "
1910	14.—19. Juli	Woche von Ostende:	
		20 Kilometer-Rennen: In der 8. Klasse der Rennwagen: Jenatzy auf Mercedes in 8 Minuten 52 ¹ / ₂ Sekunden (absolut beste Zeit) an	1. Stelle
		Kilometer-Rennen mit stehendem Start: Jenatzy auf Mercedes an	1. "
		Kilometer-Rennen mit fliegendem Start: Jenatzy auf Mercedes in 20 ⁴ / ₅ Sekunden an	1. "
		500 Meter-Rennen bei fliegendem Start: Jenatzy auf Mercedes an	1. "
		Circuit du Littoral: Jenatzy auf Mercedes erste Runde 4 Minuten 9 ⁴ / ₅ Sekunden, zweite Runde 4 Minuten 13 Sekunden, total 8 Minuten 23 ² / ₅ Sekunden an	1. "
1912	1. Juli	Höhenfahrt Namur: Mercedes 1 km in 41,6 Sekunden.	
1912		Belgisches Ardennen-Rennen: Das Mercedes-Team (3 normale Knight-Tourenwagen) vollendet die Rennstrecke von 1160 km mit nur einem durch Reifenschaden erhaltenen Strafpunkt in tadelloser Verfassung.	
1913	29.—30. Juni	Automobilmeeting Ostende:	
		Schönheitskonkurrenz: Kategorie der viersitzigen Torpedo-Karosserie Mercedes	Erster
		20 Kilometer-Rennen, Kategorie 3: Elskamp auf Mercedes . .	"
		Rennen über 1 km mit stehendem Start in 42 ⁷ / ₁₀ Sekunden: Elskamp auf Mercedes	"
		Rennen über 1 km mit fliegendem Start in 30 ³ / ₁₀ Sekunden: Elskamp auf Mercedes	"

- 1914 11.—14. Ostender Automobilwoche:
 Juli Schönheits-Konkurrenz: Siebel-Wiesbaden auf Mercedes . . . 1.Preis
 Sieger im Gesamtklassement für Tourenwagen: Baron de Caters
 auf Mercedes.
 Kilometer-Rennen: Klasse 5: de Caters in $31\frac{9}{10}$ Sekunden . . Sieger
 20 Kilometer-Rennen der Tourenwagen: Klasse 5: de Caters
 (mittlere Geschwindigkeit 5 Minuten $53\frac{5}{16}$ Sekunden) . . . "



IN ÖSTERREICH-UNGARN

- 1902 7. Sept. Bergrennen Semmering 1.Preis
 1903 Sept. Bergrennen Semmering 1. "
 1904 25. Sept. Bergrennen Semmering 1. "
 1905 17. " Bergrennen Semmering 1. "
 1906 10. Juni Bergfahrt Semmering:
 Poege 1. "
 Dreher 4. "
 1906 23. Sept. Bergrennen Semmering:
 Braun auf Mercedes-Rennwagen 1. "
 Poege " " " 2. "
 Braun " " -Tourenwagen 1. "
 1907 22. " Bergrennen Semmering:
 Poege auf Mercedes-Rennwagen 1. "
 Salzer auf Mercedes schwere Wagen 2. "
 1908 20. " Semmering-Rennen:
 9. Kategorie: Poege 1. "
 10. Kategorie: Salzer { 1. "
 { 1. "
 11. Kategorie: Poege 2. "
 1909 15. Mai Ries-Bergrennen des Steiermärkischen Automobilklubs:
 Theodor Dreher (Rekord $4:48\frac{3}{5}$) Sieger des Wanderpreises
 1909 10.—18. Prinz Heinrich-Tourenfahrt:
 Juni Willy Poege auf Mercedes (Fahrer Ingenieur A. Vischer) im Gesamt-
 klassement 2.Preis
 1910 14. u. 15. Glocknerfahrt des Kärntner Automobilklubs:
 Aug. Gräfin Khevenhüller-Metsch auf Mercedes gewinnt den Wander-
 preis des Kärntner Automobilklubs Siegerin



- 1912 17. u. 18. Zuverlässigkeitsfahrt durch Schlesien und Mähren:
 Mai von Lüde auf Mercedes 2.Preis
- 1912 Mai Sternfahrt nach Abbazia:
 Alfred Vischer auf Mercedes mit 66 Punkten.
- 1912 Juni Alpenfahrt:
 v. Gutmann auf Mercedes Ehrenpreis
- 1913 13. April Bergrennen Königsaal—Jilowitsch:
 Grützner auf Mercedes Sieger in der unbeschr. Klasse
- 1914 24.—31. Karpathenfahrt:
 Mai Frau Dr. Roman Frohner auf dem einzigen teilnehmenden Mercedes-Wagen erreicht strafpunktfrei das Ziel und erhält die Goldene Plakette, sowie den Preis des Grafen Karolyi.



IN GROSSBRITANNIEN

- 1903 2. Juli Gordon-Bennett-Rennen in Irland:
 Jenatzy auf 60pferdigem Mercedes Sieger
- 1903 8. Juli Bergrennen bei Castlewellan 1.Preis
- 1907 6. Juli Eröffnungsrennen der Brookland-Rennbahn:
 Montague-Coupe: Hutton auf Mercedes 1. "
 de Resta auf Mercedes 3. "
- 1907 20. Juli Brookland-Rennen: Hutton auf Mercedes 1. "
 de Resta auf Mercedes 2. "
- 1907 5. Aug. Prix de la France auf der Brooklandbahn:
 de Resta auf Mercedes Sieger
- 1909 10. u. 12. Automobil-Osterrennen auf der Brooklandbahn:
 April
10. " Osterrennen für Privatbesitzer mit Vorgabe:
 A. W. Tate auf 60pferdigem Mercedes (Rekord 141 km in der Stunde) Sieger
12. " Oster-Senioren-Vorgaberennen: A. W. Tate auf 60pferdigem Mercedes "
- 1910 1. Aug. Rennen auf der Brooklandbahn:
 Lord Vernon auf Mercedes 815 Meilen in der Stunde "
- 1911 30. Jan. Rennen auf der Brooklandbahn:
 Mr. Gordon Watney (Laurent) auf Mercedes $\frac{1}{2}$ (Meile mit fliegendem Start in 16,506 Sek. = 109,051 Meilen in der Stunde) "



1911	Sept.	Montreal: Knipper auf Mercedes	1. Preis
1911	4. Okt.	Brookland-Rennbahn:	
		2. kurzes Handicap: Mercedes	2. "
		Oktober-Sprint-Handicap: Mercedes	1. "
1912		Osterrennen zu Brooklands:	
		100 Meilen kurzes Handicap: Mercedes	1. "
		100 " langes " Mercedes	2. u. 3. "
		Oster-Sprint-Handicap: Mercedes	2. "
1912	Juni	Pfingstrennen zu Brooklands:	
		100 Meilen-Rennen: Mercedes	2. "
		70 " " Mercedes	4. "
		Pfingst-Sprint-Vorgaberennen: Mercedes	1. u. 2. "
1912	30. Aug.	Aurora-Trophy Elgin:	
		de Palma auf Mercedes 110 km in der Stunde.	
1912	31. Aug.	National Trophy Elgin:	
		de Palma auf Mercedes 110 km in der Stunde.	
1913	März	Brookland-Rennbahn:	
		10. kurzes Handicap (100 Meilen): Mercedes	2. "
1913	Juli	Brookland-Rennbahn:	
		Langes Handicap (100 Meilen) Gordon Watneys auf Mercedes	
		unter 16 Mitbewerbern	Sieger
1914	22. Aug.	Elgin National Trophy (482,94 km):	
		Ralph de Palma in 4 : 6 : 18 Stunden (117,648 km in der Stunde) .	"
1914	5. u. 7. Sept.	Rennen zu Brighton-Beach, veranstaltet von der Motor Dealers Contest Association:	
		10 Meilen de Palma in 10 : 20 ³ / ₅	Erster
		25 " " " " 24 : 08 ² / ₅	"
		50 " " " " 50 : 42 ² / ₅	"
		100 " " " " 1 : 40 : 15	"



IN RUSSLAND

1908	16. Juli	Rennen in St. Petersburg:	
		Dogné auf Mercedes	Beste Zeit
1910	14.—27. Mai	Rennen in St. Petersburg des Journals „Automobilist“ Moskau:	
		Léon Dio auf 120pferdigem Mercedes des H. N. P. Rjabuschinsky	
		(1 Werst in 27,25 Sekunden)	an 1. Stelle



- 1910 30. Mai—Rennen in St. Petersburg:
 12. Juli F. Dogné auf 35pferdigem Mercedes der Russisch-Amerikanischen Gummimanufaktur (1 Werst in 37 Sekunden) . . . an 1. Stelle
- 1910 29. Juni—Kaiser Nikolaus-Tourenfahrt St. Petersburg—Kiew—Moskau—
 12. Juli St. Petersburg über 3000 Werst:
 Direktor Willy Poege auf Mercedes erhält den Kaiserpokal an 1. "
 Konsul Fritsch auf Mercedes erhält den Pokal des Großfürsten
 Michael Alexandrowitsch an 2. "
 Arthur v. Lüde auf Mercedes erhält den Pokal der Großfürstin
 Maria Paulowna an 3. "
 de la Croix auf Mercedes erhält den Pokal der Kiewer Stadtverwaltung.
 Dogné auf Mercedes erhält den Pokal des Kiewer Automobilklubs.
 Außerdem erhalten Direktor Poege und v. Lüde für die beste Schnelligkeit im Flachrennen (4. Juli bei Kiew, 10. Juli bei Moskau) den Preis des Moskauer Automobilklubs.
- 1910 21. Aug. Tourenfahrt Moskau—Nishny-Nowgorod über 500 km:
 Dogné auf Mercedes, der im Flachrennen von Nishny-Nowgorod mit $26\frac{2}{5}$ Sekunden für die Werst den bestehenden russischen Rekord schlägt Sieger
- 1910 5. Sept. Jubiläumsrennen des Moskauer Automobilklubs (100 Werst = 107 km):
 Paulowitsch auf Mercedes in 1 Stunde 2 Minuten $6\frac{4}{5}$ Sekunden "
- 1911 20.—29. Russische Kaiserpreisfahrt:
 Sept. Philippow auf Mercedes 1. Preis
 M. N. von Meck auf Mercedes 1. "
- 1913 25. Juni—Fernfahrt Moskau—Paris: Mercedes erzielt folgende Preise:
 10. Juli Wanderpreis der Großfürstin Michael Alexandrowitsch . . . 1. "
 Preis des Ehrensekretariats der Moskauer Automobil-Gesellschaft 2. "
 Preis der Moskauer Automobil-Gesellschaft 3. "
 Alle 3 Mercedeswagen strafpunktlos am Ziel.
- 1913 4.—6. Warschauer Konkurrenzfahrt:
 Juli Graf Platen auf Mercedes Sieger
 v. Raczynski auf Mercedes Zweiter
- 1913 9.—14. Zuverlässigkeitsfahrt Odessa—Ekaterinoslaw—Odessa:
 Sept. 4 gestartete normale Tourenwagen erzielten 7 Preise, davon
 2 Wagen den I. Kaiserlichen Automobilklub-Preis für Vollendung der Fahrt ohne Strafpunkt.
- 1914 22. Febr.—Wintertourenfahrt im Gouvernement Kasan:
 7. März M. N. v. Meck auf Mercedes 1. Preis
 und Preis des Kaiserlich Russischen Automobilklubs.
 Viertes: Mercedes.
- 1914 24. Mai Werstrennen, veranstaltet vom St. Petersburger Automobilklub:
 2. Kategorie, Dogné auf Mercedes (131,5 km in der Stunde) . . . Erster



- 1914 Juli 3. Großfürstin Viktoria-Fahrt:
 Graf Ermes Berg auf Mercedes Sieger
 und Schnelligkeitsrekord
 Bergrennen auf den Kronenberg bei Segewold:
 Graf Ermes Berg auf Mercedes,
 Kategorie der schweren Wagen 1. Preis
 außerdem für den besten Wagen am Platze Victoria-Preis



IN SCHWEDEN

- 1913 8.—14. Großfürstin Viktoria-Fahrt, Stockholm:
 Juli Graf Ermes Berg auf Mercedes (2. Kategorie) Sieger



IN AMERIKA

- 1904 13. Jan. Florida-Rennen Weltrekord
 1904 Ende Juli Autorennen in der Sachusett-Bucht (New-York):
 Rennwagenklasse:
 Thomas auf Mercedes an 1. Stelle
 Wagenklasse unter 24 Pferdestärken: Astor auf Mercedes " 2. "
 1906 6. Okt. Vanderbilt-Rennen auf Long-Island:
 Jenatzy auf Mercedes " 5. "
 1911 28. Nov. Vanderbilt-Rennen (292 Meilen = 477 km):
 de Palma auf Mercedes " 2. "
 Wisbert auf Mercedes " 3. "
 1911 30. Nov. Großer Preis von Amerika (411 Meilen = 661 km):
 de Palma auf Mercedes " 3. "
 1912 Mai Indianapolis: de Palma auf Mercedes Sieger
 1912 2. Okt. Vanderbilt-Rennen:
 de Palma auf Mercedes-Knight gewinnt den Vanderbilt-Pokal.



- 1914 26. Febr. Vanderbilt-Rennen: de Palma auf Mercedes Sieger
in 3 Stunden 58 Minuten 41 Sekunden (123,249 km in der
Stunde),
Oldfield auf Mercedes Zweiter
- 1914 21. Aug. Chicagoer Automobil-Club-Cup (482,94 km):
Ralph de Palma Sieger
in 4:5:1 Stunden (118,256 km in der Stunde).
- 1914 2. Okt. Automobil-Rennbahn zu Trenton (New York):
Ralph de Palma auf Mercedes Sieger
im 5 Meilen-Rennen in 6:35,
" 10 " " 13:05 $\frac{1}{2}$,
" 10 " " (unbeschr. Klasse) in 12:39 $\frac{1}{2}$.
- 1915 31. Mai. Ralph de Palma auf Mercedes Sieger
im Großen Preis von Indianapolis (5 Stunden 33 Minuten
55 Sekunden).



IN SÜDAFRIKA

- 1912 Okt. Bergrennen von Pietermaritzburg:
Mercedes Sieger



VERZEICHNIS

DER

KUNSTBLÄTTER UND EINLAGEN

Bild von Gottlieb Daimler	8
Entleeren eines Schmelzofens	72
Aluminiumguß	73
Große Rahmenpresse	80
Dampfhammer	81
Kühlerfabrikation	96
Aufsichtsrat der Daimler-Motoren-Gesellschaft	112
Direktion der Daimler-Motoren-Gesellschaft	120
Laufträderfabrikation	128
Holzbiegemaschine	136
Flammofen im Marienfelder Werk	168





INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Geleitwort	5 — 8
I. Die Erfindung des Daimler-Motors und seine Entwicklung bis zur Gründung der Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahre 1890	9 — 18
II. Die Entwicklung und Geschichte des Daimler-Automobils von 1890—1915	19 — 84
III. Die Entwicklung der Daimler-Motorboote	85 — 94
IV. Geschichte und Entwicklung der Daimler-Luftfahrzeug- Motoren	95—112
V. Die innere Entwicklung der Daimler-Motoren-Gesellschaft	113—134
VI. Die Fabrikanlage der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim	135—162
Das Marienfelder Werk	163—202
I. Geschichtliche Entwicklung	165—168
II. Das Werk in seiner jetzigen Gestalt	169—180
III. Die Erzeugnisse	181—202
Rennerfolge von Mercedes-Wagen	203—212
Verzeichnis der Kunstblätter	213



*[Daimler-Benz-Werke, Kraftwagenindustrie,
Untertürkheim]*

BEARBEITET VON DEM VERLAG
GUSTAV BRAUNBECK · G.M.B.H.
BERLIN W 35 · LÜTZOWSTR. 102/04

★

SELBSTVERLAG DER DAIMLER-
MOTOREN - GESELLSCHAFT
STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM

★

DRUCK VON W. BÜXENSTEIN
BERLIN SW · FRIEDRICHSTR. 240

ALLE RECHTE VORBEHALTEN



5. 1201







WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

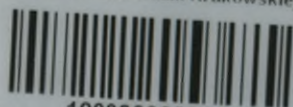
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

IV 35094

L. inv.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000302898