

Von Theodor Bergmann zu Daimler Benz

Die Anfänge des Automobilbaus in Gaggenau



Wer die Ursprünge des heutigen Werks Gaggenau der Daimler Benz AG ergründen will, muss weit in die Vergangenheit zurück schauen: bereits im Jahr 1680 entstand hier ein Eisenwerk, das zur Keimzelle des heutigen Unternehmens werden sollte.

Freilich dachte zu dieser Zeit noch niemand an den Bau von Automobilen und auch der Automobilbaupionier Theodor Bergmann (1850 - 1931), dessen Name untrennbar mit dem Automobilbau in Gaggenau verbunden bleibt, hatte ursprünglich keine „Autos im Kopf“.

Der aus Sailauf im Spessart (nahe Aschaffenburg) stammende Industrielle gründete im Jahr 1883 die Firma Bergmanns Industriewerke, die sich zunächst mit der Fertigung von Guss- und Schmiedeteilen aber auch mit der Produktion von Haushaltgeräten und Pistolen beschäftigte. Die historischen Eisenwerke gelangten 1889 in seinen alleinigen Besitz und wurden dem jungen Unternehmen einverleibt.

1884 schlug die Stunde des Automobils: Theodor Bergmann gründete in Ergänzung zu seinen Industriewerken eine eigene Automobilfabrik. Hintergrund war die Zusammenarbeit mit dem Ingenieursteam Joseph Vollmer und Willy Steck. Sie lieferten noch im Gründungsjahr die Pläne für Personen- und Lieferwagen sowie einen 8-PS-Omnibus. Nach diesen Konstruktionsplänen fertigte Bergmann den ersten marktfähigen Benzinkraftwagen überhaupt, der ab 1885 produziert wird. Die legendäre Automarke „Orient-Express“ war geboren.

Von Anfang an setzten die Gaggenauer Autobauer auf den Export ihrer Produkte. Dabei zeigte sich die englische Vertretung als besonders rührig: sie wurde nicht müde, die Zuverlässigkeit und - der Zeit weit voraus - Sicherheit der Fahrzeuge auf Messen anzupreisen und in Wettbewerben unter Beweis zu stellen. Die Werbung blieb nicht ohne Erfolg und so wurden bereits vor der Jahrhundertwende allein nach England über zweihundert Fahrzeuge der Marke, davon nicht wenige als Taxen nach London (siehe Artikel in diesem Heft), ausgeliefert.

Die in Gaggenau hergestellten „Orient-Express-Automobile“ wurden bis ins Jahr 1904 in verschiedenen Modellausführungen angeboten und waren als Riemengetriebenes Fahrzeug mit Ein-, Zwei- und Vierzylinder-Motoren lieferbar. Zumindest drei dieser Fahrzeuge haben die Zeit bis zum heutigen Tag überdauert.

Nach Benz, Daimler und Lutzmann gebührt Theodor Bergmann damit nicht nur die Ehre, der vierte Wegbereiter der Deutschen Automobilindustrie sondern auch der bedeutendste Gaggenauer Industriepionier zu sein.

Allerdings brachte die Sortimentsbreite der Unternehmensgruppe den Industriellen an den Rand des Ruins. Neben Automobilen führte das Gaggenauer Werk um 1900 Haushaltswaren, Automaten und Waffen (beinahe jedes Jahr erschien eine neue Bergmann-Pistole) im Sortiment, deren stetige technische Weiterentwicklung und kontinuierlicher Ausbau der Fabrik Unsummen verschlangen und zeitweise nur durch Lohnverzicht der Belegschaft notdürftig finanziert werden konnten. Bergmann entschloss sich, die Automobilsparte aus dem Unternehmensverbund auszugliedern und an seinen Teilhaber Georg Wiß zu übertragen.

Georg Wiß konnte sich als Schwiegersohn eines Mannheimer Industriellen auf das Vermögen seiner Frau stützen und gründete am 22. Februar 1905 die Süddeutsche Automobil-Fabrik GmbH, die den Betrieb der Bergmann Automobile übernahm.

Der neue Firmenchef setzte verstärkt auf die Herstellung

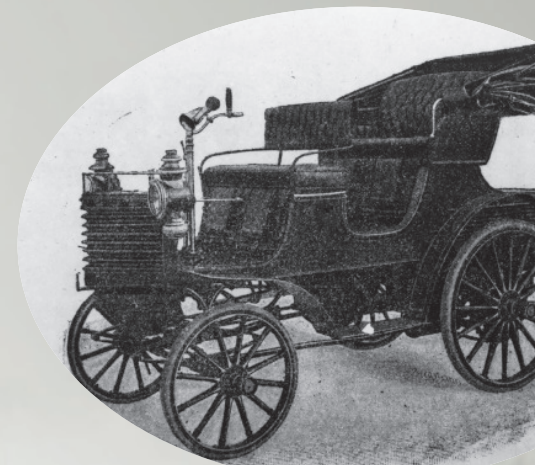
von Nutzfahrzeugen und baute 1905 den ersten Großraum-Omnibus mit 52 Sitzplätzen für einen Berliner Verkehrsbetrieb. Auch die erste „benzinautomobile“ Feuerspritze und damit das erste „echte“ Feuerwehrauto der Welt stammen aus dem Gaggenauer Werk. Ab 1907 fertigte SAF auch Militärfahrzeuge mit 5 t Nutzlast sowie Langmaterial- und Spezialtransporter. Die Markenzeichen „Gaggenau“, „SAF“ und „SAG“ erzielten zu dieser Zeit Exporterfolge im europäischen Ausland und Mittelamerika.

Trotzdem geriet die SAF in finanzielle Schieflage und suchte - unter dem Druck der Rheinischen Kreditbank - die Annäherung an die Konkurrenz, der Automobilfabrik Benz & Cie. in Mannheim, die langfristig einen Ausbau ihrer Lkw-Produktion beabsichtigte. Es wurde ein umfassender Interessensvertrag zwischen den beiden Firmen geschlossen, der zunächst zu einer Beteiligung der Benz & Cie. AG an der SAF und zur Umfirmierung in die „Benz-Werke Gaggenau GmbH“ mit Wirkung zum 01. Januar 1911 führte. Zu diesem Zeitpunkt war die Mitarbeiterzahl im Werk Gaggenau bereits auf 800 Beschäftigte angestiegen, da Benz & Cie. die gesamte Nutzfahrzeugproduktion nach Gaggenau verlegte und zeitweise unter der Marke „Benz-Gaggenau“ auf den Markt brachte.

Georg Wiß schied aus dem Unternehmen aus, das im Jahr 1912 endgültig mit Benz & Cie. AG fusionierte. Das nunmehr als Zweigniederlassung geführte Werk leistete weiterhin Pionierarbeit im Nutzfahrzeugbau. So startete dort im Murgtal am 10. September 1923 der erste Benz'sche Diesel-Lkw zu seiner ersten Versuchsfahrt, die prompt „25 Prozent weniger Verbrauch als mit Benzolmotoren“ ergab, wie die Ingenieure zufrieden notierten.

Seit der Fusion von Benz & Cie. mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft im Jahr 1926 gehört das Benz-Werk in Gaggenau zur damit neu entstandenen Daimler-Benz AG.

(die Redaktion bedankt sich beim Stadtarchiv der Stadt Gaggenau für die Unterstützung bei der Recherche)



Kleine Geschichtskorrektur zum „London-Cab“

Kam das erste Londoner (Benzin-)Motortaxi aus Deutschland?

Von Austin FX zum Mercedes Vito

Es gilt als Revolution am Londoner Taxenstand: der Mercedes Vito Taxi. Die speziell für den Großstadttaxenbetrieb in der britischen Hauptstadt kreierte Modellvariante des Mercedes Vito sorgt seit seiner Markteinführung für Furore und heftige Diskussionen unter den sonst als unterkühlt geltenden Briten. Ein „Hingucker“ ist der ausgewachsene Mercedes-Van mit dem beinahe mikroskopisch kleinen Wendekreis auf jeden Fall. Davon kann sich der Interessierte auf dem IAA-Stand des TVD live überzeugen.

Harte Regeln, harte Ausbildung - seit über 100 Jahren!

Nicht nur die Ausbildung der Londoner Taxifahrer gilt als die beste und härteste der Welt: 3 Jahre Berufsausbildung muss ein Londoner Taxifahrer vorweisen können und im

Umkreis von 6 Meilen um den Stadtkern alle ca. 25.000 Straßen kennen. Für die Automobile, die als Taxen in der Hauptstadt zugelassen werden sollen, gelten strenge Regeln.

U-Turn unter 8 Metern

Die älteste, sie stammt bereits aus dem Jahre 1906, und für moderne Autos nicht leicht zu erfüllende Vorschrift ist, dass der volle Wendekreis („U-Turn“) eines London Taxis nicht mehr als 7,62 Meter betragen darf. Zum Vergleich: der Wendekreis eines Smart „for two“ liegt etwa einen Meter über diesem Wert, den der ungleich größere Vito mit viel technischem Aufwand erfüllt. Auch die Rollstuhltauglichkeit, die seit 1989 Pflicht ist, beschränkt die Modellauswahl.

Kein Wunder also, dass es nicht viele Fahrzeugtypen gibt,



die den Droschkendienst versehen und versahen. Allen voran der legendäre Austin FX 4, der im September 1958 vorgestellt wurde und 39 Jahre vom Band lief, ehe die Produktion 1997 eingestellt wurde. Der Markt war einfach nicht groß genug, um die Entwicklungskosten eines neuen - vielleicht besseren Modells - zu tragen.

Erste Londoner Benzindroschken aus Deutschland

Bei den Recherchen zur Geschichte des Londoner Taxis stieß Dirk Holl dann aber auf eine kleine Sensation: das erste Londoner Taxi mit Benzinmotor stammte mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht - wie meist dargestellt - aus Frankreich sondern aus Deutschland. Nicht die Benzindroschke „Prunel“ knatterte im Jahre 1903 als erstes London-Taxi durch die Straßen der britischen Metropole sondern der „Orient-Express“ aus der Bergmannschen Automobilfabrik in Gaggenau. Dies auch schon vor der Jahrhundertwende und nicht als Einzelstück sondern in ernst zu nehmender Stückzahl.

200 Fahrzeuge des legendären Automobils wurden in den Jahren 1895 bis zur Einstellung der Produktion unter dem Markennamen im Jahre 1905 nach London geliefert. Den Quellen zufolge überwiegend für den Droschkendienst in Londons Straßen. Der Mercedes setzt insoweit also die Tradition der deutschen Automobile im Dienst „Ihrer Majestäten“ fort.

Von der Pferdekutsche zum London-Cab

Der auch heute noch im angelsächsischen Sprachgebrauch übliche Begriff „Cab“ für Taxen stammt übrigens noch aus der Zeit der Pferde-Droschken. Er geht auf David Davies zurück, der 1823 „Cabriolet“-Kutschen aus Frankreich importierte, die forthin das Straßenbild prägen sollten. 1831 waren bereits 1.200 Mietkutschen zugelassen, ihren Höhepunkt erreichten die Kutschen-Taxis im Jahr 1903 mit 11.404 zugelassenen Cabs. Im Jahr 1910 überwogen dann erstmals die automobilen Taxen ihre tierisch getriebene Konkurrenz.



THE AUTOCAR. ADVERTISEMENTS. APRIL 15TH, 1899.

THE AUTOMOBILE ASSOCIATION, LTD.,

DON'T RISK YOUR LIFE

ON FLIMSILY BUILT CARS!

See that you get a **STRONG AXLE AND SUBSTANTIAL FRAME!**

If you don't want to start your Motor by turning a dirty fly-wheel
If you don't want to have trouble with your coils and accumulators
If you don't want to require belt-dressing
If you don't want to get any hot the best and most reliable coachbuilding
If you don't want to be stranded because something went wrong with one of your chains—
If you don't want to have the driver's seat on the left—
If you don't want to buy an undermanned vehicle—

ORDER AN ORIENT EXPRESS.

NOT REQUIRING A SPECIAL CAR TO TAKE CHARGES OF 1:15 AT A SPEED OF TWO MILES PER HOUR.

4 H.P. Three speeds. Reversing gear. Steering three wheels. Automatic ignition. Wind shield. Two independent brakes. Special spring in rubber tyres. Improved working mechanism of steering wheel, road springs, and brake mechanism.

Price, delivered in London 175 Guineas.

Elektrodroschken hatten bereits im 19. Jahrhundert fast 50 km Reichweite

Noch ein interessanter Aspekt lässt sich aus der Geschichte der Londoner Taxen gewinnen.

Die vierzehn elektrischen Taxen vom Typ „Bersey“, die zwischen 1897 und 1899 zum Einsatz kamen, hatten eine Reichweite von immerhin 30 Meilen. Zieht man den Vergleich zur Reichweite moderner Elektromobile könnte man den Eindruck haben, dass die Entwicklung dieses Antriebskonzeptes in den letzten 110 Jahren nicht sonderlich weit gediehen ist. Man darf auf den nächsten Entwicklungsschub - nicht nur bei den City-Taxen - gespannt sein.

