

Benz und Daimler: „Die badisch-württembergische Fusion“

Die beiden ältesten Automobilfirmen der Welt auf einer Welle mit der Länderneuordnung

Stefan Jehle

In Baden fährt man im Volksmund einen „Benz“, in der Landeshauptstadt – oder überhaupt in Württemberg – prinzipiell einen „Daimler“. Das scheint bis heute unverrückbar. Dabei war die einstige Firma Daimler-Benz, mit dem 1926 bei Gründung in das Berliner Handelsregister eingetragenen Namen, im Grunde die erste badisch-württembergische Fusion. Also wenn man so will, auch „auf einer Welle“ mit der 1952 vollzogenen Länderneugliederung, als damals Baden-Württemberg entstand: und mit seiner Entwicklung zugleich maßgeblicher Teil der Industriegeschichte im Südwesten.



Ein Blick in die Mannheimer Produktionshalle 1910, Foto: LMZ

Carl Benz, der Badener, war geboren in Karlsruhe – lebte aber die meiste Zeit seines Lebens in Mannheim. Der Schwabe Gottlieb Daimler war in Schorndorf und Bad Cannstatt zuhause. Die Firmengründungen der beiden Tüftler und Industriellen, Vorläufer der späteren Daimler-Benz AG, gelten als älteste Automobilfirmen der Welt.

Doch bis heute scheinen landsmannschaftliche Sensibilitäten weiterzubestehen: diese hatte einst schon der Backnanger Liedermacher Wolle Kriwanek mit seinem 1981 komponierten Schwabenrocksong „I fahr Daimler“ humorvoll zum Ausdruck gebracht. Währenddessen nur wenig später, im Jahr 2007, im einstigen badischen Landesteil ein Sturm der Entrüstung ausbrach, als der weltberühmt gewordene Untertürkheimer Autohersteller mit dem Stern sich anschickte, den Namen Benz aus dem Namen zu tilgen. Seitdem gibt es – ein Stück weit ein Kompromiss – die Daimler AG, als Firmen- und Handelsname. Und das Produkt – so wie zuvor schon, und seitdem neu auch sämtliche Produktionsstätten im Land, führen den Namen „Mercedes-Benz“. Fabriken in Mannheim, Gaggenau (Murgtal), Stuttgart-Untertürkheim (mit Vorläuferstandort in Bad Cannstatt) und Sindelfingen sind damit weltweit gesehen Wiege des Automobils.

Carl Friedrich Benz – gilt weltweit anerkannt als der Erfinder des Automobils

Carl Benz gilt dabei als dessen Erfinder. Er hatte seinen in einem Hinterhof in Mannheim entwickelten dreirädrigen Motorwagen im Januar 1886 beim Patentamt angemeldet. Seine Frau Bertha hatte 1888 die erste Überlandfahrt auf einer Strecke von etwa 104 Kilometern (und bei einer Höchstgeschwindigkeit von 16 km/h) von Mannheim nach Pforzheim unternommen. Gottlieb Daimler hatte im Jahr 1885 einen Vorläufer des Motorrads patentieren lassen. 1901 hatte Daimlers Unternehmen – zusammen mit seinem Konstrukteur Wilhelm Maybach – das damals schnellste Auto der Welt hergestellt: mit einer Höchstgeschwindigkeit von 86 km/h. Das Fahrzeug wurde „Mercedes“ getauft, Namensgeberin war die Tochter eines Verkaufsagenten, weil Daimler die Namensrechte für die Bezeichnung Daimler ein paar Jahre zuvor – aufgrund von Liquiditätsengpässen – nach England verkauft hatte.

Mit diesem Text an dieser Stelle soll erörtert werden, welchen Werdegang Carl Benz und Gottlieb Daimler nahmen, und welchen Beitrag zur baden-württembergischen Industriegeschichte sie bis zur Fusion ihrer beiden Firmen, im Jahr 1926, leisteten. Gottlieb Daimler war zu dem Zeitpunkt der Firmenzusammenlegung schon 26 Jahre lang tot. Benz zog noch für kurze Zeit in den Aufsichtsrat der neu gegründeten Firma Daimler-Benz AG ein. Die beiden Tüftler wussten voneinander, hatten offenbar auch Ende des 19. Jahrhunderts Patenrechtsstreitigkeiten miteinander ausgefochten – sind sich aber, so wird berichtet, zeitlebens nie persönlich begegnet.

Lange Zeit waren sie ganz einfach Konkurrenten zweier, insbesondere in der Zeit unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg, höchst erfolgreicher Unternehmen. Und hatten dabei doch ganz unterschiedliche Zielsetzungen. Daimler ging es lange Zeit um die Konstruktion eines vielfältig verwendbaren Motors, der – zunächst – in ein zweirädriges Holzgestell (als Vorläufer des Motorrads) eingebaut wurde. Später auch in eine Kutsche, und in ein Boot. Carl Benz zielte von vornherein auf die Erfindung des Automobils, als Einheit aus Triebwerk und Fahrgestell. Beide verdienten ihr Geld aber zunächst vor allem mit dem Bau stationärer Motoren – für die industrielle Anwendung.

Gottlieb Daimler – verschrieb sein Engagement lange Zeit dem Motorenbau

Der 1834 in Schorndorf geborene Gottlieb Daimler (eigentlich „Däumler“, verstorben 1900 in Bad Cannstatt) gilt aufgrund seines Lebenslaufs als der weit herumgekommene, und vielseitigere Konstrukteur, Unternehmensleiter und Industrielle der beiden. Der Bäckerssohn hatte nach dem Maschinenbaustudium mehrjährige Studienreisen nach Frankreich und England unternommen, arbeitete zunächst in einer Metallwarenfabrik in Geislingen (als Vorläufer der heutigen WMF), war Leiter der Werkstätten der Karlsruher Maschinenbaugesellschaft (drei Jahre lang) und der Gasmotorenfabrik Deutz in Köln (zehn Jahre). 1882 gründete er in Bad Cannstatt eine Versuchswerkstatt, im Folgejahr erhielt er das erste Patent – mit damals 49 Jahren.

Es folgte die Entwicklung des Motorrads, auf einem Holzgestell. Danach ließ Daimler sich von Maybach, der ihm zeitlebens verbunden blieb, einen Motorwagen konstruieren. Der Absatz der Fahrzeuge blieb unrentabel – 1890 wurde zusätzlich die Daimler-Motorenengesellschaft gegründet, die als „DMG“ später Basis des Welterfolgs, und der Fusions-Gegenpart mit der Firma von Benz werden sollte. 1899, ein Jahr vor seinem Tod (mit 66 Jahren), begann die Konstruktion des Rennwagens von Wilhelm Maybach, der den Namen „Mercedes“ tragen, und 86 km/h schnell sein sollte.

Der 1844 geborene Carl Friedrich Benz, Sohn eines Lokomotivführers – und zehn Jahre jünger als der spätere Konkurrent Daimler – hatte ein Maschinenbaustudium in Karlsruhe absolviert. Erste Erfahrungen sammelte er im Lokomotiv-, Fahrzeug- und auch im Brückenbau. Schon unmittelbar nach dem Studium war er nach Pforzheim gewechselt, und später nach Mannheim. 1871 gründete er dort eine Eisengießerei und eine mechanische Werkstatt – zusammen mit einem Partner. Schon von Beginn arbeitete er an Plänen für ein selbstbewegliches, schienenloses Fahrzeug. Das Überleben der Firma wurde (nicht zuletzt) durch das Einbringen der Mitgift seiner Verlobten Bertha Ringer gesichert. Anders als bei Daimler: der hatte bei Ausscheiden aus der Firma Deutz in Köln umfangreiche Aktienpakete überschrieben bekommen, und konnte sich damit seinen Tüftlerdrang finanzieren.

1880 war der erste von Benz selbst entwickelte Motor betriebsbereit, er gründete eine Aktiengesellschaft, an der er selbst mit fünf Prozent beteiligt war. Nach Streitigkeiten verließ er 1883 die Firma, und gründet die neue „Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik“ in Mannheim, als AG – dem späteren Fusionspart zur Daimler-Motorenengesellschaft, der DMG. 1885 war das erste von Benz gebaute Automobil funktionstüchtig. Am 26. Januar des Folgejahrs – Benz war damals 42 Jahre – ließ er das selbstbewegliche dreirädrige Fahrzeug für das Deutsche Reich patentieren.

Bertha Benz – die Frau des Erfinders – leitete den Siegeszug des Automobils ein

Französische, englische und amerikanische Patente folgen in kurzen Abständen. Die Öffentlichkeit wurde jedoch erst 1888 durch die Jungfernfahrt, die erste Überlandfahrt der Welt – die Bertha Benz, ohne Wissen ihres Mannes, zusammen mit den zwei Söhnen unternommen hatte – richtig darauf aufmerksam. Ab 1889, zunächst vor allem in Frankreich, nahm dann die Verbreitung des Automobils ihren Anfang. Allein im Jahr 1900 waren von Benz & Cie. 603 verschiedene Wagen gebaut worden.

Doch auch bei „Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik“ in Mannheim gab es Auseinandersetzungen: 1903 erklärte Benz seinen Austritt aus der AG, und zog sich ins benachbarte Ladenburg zurück. Dort gründete er mit seinen beiden Söhnen die Firma „Benz Söhne“, und verstarb in der Kleinstadt am 4. April 1929 – drei Jahre nach Gründung der Firma Daimler-Benz AG. Die ehemalige Werkstatt in Ladenburg ist heute ein Museum. Seine 1849 in Pforzheim geborene Frau Bertha Benz, die das Automobil hoffähig machte mit ihrer Überlandfahrt, verstarb dort 1944, zwei Tage nach ihrem 95. Geburtstag. 2011 widmete ihr der SWR mit Drehorten bei Baden-Baden und an Originalschauplätzen einen Fernsehfilm.

Daimler und Benz: Die Entwicklung vor und nach dem ersten Weltkrieg

1883 ließ sich Gottlieb Daimler erstmals Patentrechte für einen „Gasmotor mit Glührohrzündung“ sichern. Am 29. Januar 1886 gab Carl Friedrich Benz vor besagten Ämtern zu Protokoll, dass er sich als der Erfinder des Automobils ansieht. Nachdem Daimler am 6. März 1900 verstorben war, hatte er seiner Familie etwa ein Drittel des Aktienkapitals der Daimler-Motorenengesellschaft (DMG) hinterlassen. Von der späteren Firmenleitung wurden die Nachfahren in die Rolle eines Minderheitsaktionärs gedrängt, und hatten auf die weitere Entwicklung keinerlei Einfluss mehr. Auch Carl Friedrich Benz hatte sich 1903 – noch zu Lebzeiten, er sollte noch 26 Jahre lang weiter leben in Ladenburg – aus der von ihm gegründeten „Benz & Cie. AG“ verärgert zurückgezogen, die laut zeitgenössischen Berichten um 1900 größte Automobilfabrik der Welt war – mit der damals existierenden Produktionsstätte Mannheim (Stadtteil Waldhof) und ab 1909 auch in Gaggenau (im Murgtal, ca. 90 Kilometer weiter südlich).

Doch die ersten zwei bis drei Jahre zu Beginn des 20. Jahrhunderts sackten Verkäufe von Benz & Cie. drastisch ab: der wichtigste Konkurrent, die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart hatte mit den neuen Mercedes-Modellen der damals ältesten Automobilfabrik (gegründet 1882) der Welt entscheidende Marktanteile abgenommen. Es gab bei Benz & Cie. mehrfach Wechsel bei den Leitern der Konstruktionsabteilung und im Vorstand. Benz selbst wurde ab 1904 Aufsichtsratsvorsitzender. Die PS-Zahlen der Modelle des Jahres 1902 hatten eine große Spannweite: und lagen zwischen 4,5, 12, und 20 PS. Immerhin: die Stückzahlen betragen pro Jahr immer noch bis zu 1.000 verkaufte Fahrzeuge. 1905 kehrte auch bei Benz & Cie. wieder wirtschaftlicher Erfolg ein, vor allem mit Fahrzeugen der Ober- und Luxusklasse. Auch Rennfahrzeuge machten die Benz & Cie. AG weltberühmt: etwa der „Blitzen-Benz“ von 1909.

Benz sah neue Marktchancen im Lkw-Bau – und kaufte Werk in Gaggenau

Benz & Cie. sah weitere Marktchancen im Bau von Lastkraftwagen, dafür kooperierte man ab 1907 mit der Süddeutschen Automobilfabrik GmbH in Gaggenau und übernahm das Unternehmen mitsamt Betriebsstätte 1909 komplett. Für das Jahr 1910 wird die Zahl der Beschäftigten bei Benz & Cie. mit 2500 im Werk Mannheim und 840 im Werk Gaggenau angegeben. Ab 1911 baute

Benz & Cie. auch wieder kleinere Automobile mit zwei Litern Hubraum, die dann auch Basis der Kriegs- und Nachkriegsproduktion waren.

Die Daimler-Motoren-Gesellschaft war noch viel stärker in das Kriegsgeschäft ab 1914 eingebunden. Im Todesjahr von Gottlieb Daimler wurden 18,5 Hektar Gelände, also gleich mehrfach des Fußballfeld des VfB Stuttgart in der heute nur etwa 500 Meter entfernten „Mercedes-Benz-Arena“, für eine neue Motorenfabrik in Untertürkheim gekauft. Die Werkshallen, und sämtliche Produktionsmaschinen in Bad Cannstatt fielen wenig später einem Brand zum Opfer. 1902 übernahm die DMG zudem die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG (MMB) in Berlin-Marienfelde als Zweigniederlassung und trug im selben Jahr den Namen „Mercedes“ als patentamtlich geschützten Markennamen ein. Die Produktion in Untertürkheim startete 1904.

Daimler nahm 1915 Werk in Sindelfingen in Betrieb – mit eigener Landesbahn

Ab dem Jahr 1909 wurde der Dreizack-Stern das Symbol des Unternehmens: Benz war für den Lorbeerkranz berühmt geworden. Beide Embleme sind bis heute Bestandteil „des guten Stern“. An der Börse in Stuttgart wurden die Aktien von Daimler erstmals 1911 eingeführt. Um den riesigen Bedarf des Militärs – mit Beginn des ersten Weltkriegs – an Fahrzeugen, Flugmotoren und an Flugzeugen decken zu können, wurde 1914 der Bau eines weiteren Werkes in Sindelfingen beschlossen, das Herbst 1915 seinen Betrieb aufnahm. Dort gab es auch eine eigene Start- und Landebahn.

Die Nachkriegsphase, nach 1919, und die mit dem Vertrag von Versailles verbundenen Reparationszahlungen, brachten herbe Rückschläge für die deutsche Industrie insgesamt. Aber auch die notwendig gewordene Umstellung von der Rüstungs- auf die zivile Produktion, insbesondere für die Automobilindustrie. Diese schlitterte in eine Strukturkrise – die mit der Inflationsphase ab 1923 noch verstärkt wurde. Neue Konkurrenten traten auf den Markt, die Preise gerieten unter Druck. Sowohl Benz & Cie., als auch die Untertürkheimer DMG hatten zunächst nur überwiegend – technisch veraltete – Vorkriegsfahrzeuge im Programm. Bestehende riesige Werke waren nicht ausgelastet, der Versailler Vertrag untersagte außerdem Verkäufe in die früher vorhandenen Exportmärkte. Nach 1921 bekam zudem ein waghalsiger Berliner Börsenspekulant durch gewagte Finanztransaktionen und Kompensationsgeschäfte Einfluss bei der badischen Unternehmung Benz & Cie.

„Interessengemeinschaft“ im Jahr 1924 – die Vorstufe zur Fusion

1924 sollen ihm bereits etwa 60 Prozent der Aktien der Benz & Cie. AG gehört haben, heißt es laut einschlägigen Quellen. In der gleichen Art und Weise habe er sich auch Einfluss unter anderem bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) verschafft. Diese Spekulationsgeschäfte hätten viele dieser Unternehmen an den Rand des Konkurses gebracht. Eine im Jahr 2006 erstellte unternehmensinterne Geschichtsschreibung der damaligen DaimlerChrysler AG verschweigt allerdings diesen Teil zur Vorgeschichte der Fusion. Dort werden stattdessen vor allem die unmittelbaren Folgen von Krieg und Versailler Vertrag als Grund benannt, weshalb sich die Benz & Cie. AG in Mannheim und der Daimler-Konzern in Stuttgart-Untertürkheim allmählich einander annäherten.

Diese Faktoren hätten „fast einen Zwang zu Größe vorgegeben, der wiederum eine Zusammenarbeit der beiden süddeutschen Hersteller nahelegt habe“, hieß es. Beide Firmen ähnelten sich wohl in der Tat in der Unternehmensphilosophie und beim Produktportfolio – früher führte das zu starker Konkurrenz, zu Beginn der späteren „goldenen zwanziger Jahre“ war nun genau deshalb ein Zusammenschluss vorstellbar. Mehrere Vorstöße hatte es zuvor bereits gegeben: Die DMG erhielt 1916 die Gelegenheit, ein größeres Paket Benz-Aktien von dritter Seite zu erwerben; während der Vorstand den Kauf befürwortete, blockte der Aufsichtsrat. 1919 folgte eine weitere Initiative: Von Seiten der Benz & Cie. wurde die Bildung einer Interessengemeinschaft vorgeschlagen, bereits als konkrete Vorstufe zu einer späteren Fusion. Wiederrum aber wehrte sich der DMG-Aufsichtsrat gegen eine Annäherung.

Nach dem Tod des DMG-Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Alfred von Kaulla Anfang 1924 kam es zu erneuten Verhandlungen. Dr. Carl Jahr, Mitglied des Benz-Aufsichtsrats, legte eine Denkschrift zum Zusammenschluss der beiden Unternehmen vor. Er argumentierte, dass sich über eine Interessengemeinschaft die internationale Konkurrenzfähigkeit sichern lasse, Synergieeffekte zum Tragen kämen und sich Rationalisierungseffekte ergeben könnten. Eine Interessengemeinschaft war damals kein ungewöhnliches Kooperationsmodell. Daimler und Benz besiegelten ihren Vertrag tatsächlich Anfang Mai 1924. Er ermächtigte die neu strukturierte Leitung zu umfangreichen Eingriffen in Strukturen und gemeinsame Programm- und Modellpolitik.

1926 wurden Zusammenschluss wirksam – mit paritätisch besetztem Vorstand

Zur Vereinfachung der Produktion sollte in jedem Werk nur noch einen Fahrzeugtyp produziert und die Konstruktionsabteilungen zusammengelegt werden. Im Juni 1925 wurde dann der Antrag auf Einleitung der Fusion gestellt: der Vertrag wurde mit dem Wechsel von dem 28. auf den 29. Juni 1926 wirksam. Zum 1. Juli 1926 flossen beide Unternehmen – im Verhältnis 654 (Daimler) : 346 (Benz) – in die neue Daimler-Benz AG mit Sitz in Stuttgart-Untertürkheim ein. Der Handelsregistereintrag erfolgte beim Registergericht in Berlin. Dem Vorstand gehörten zunächst paritätisch jeweils zur Hälfte die einst führenden Köpfe der beiden Vorläuferunternehmen an. Zunächst wurde kein Vorstandsvorsitzender ernannt. Erst später wurde der von der Benz & Cie. AG kommende Wilhelm Kissel der erste Vorstandschef – und blieb dies bis 1942

Ein neues Markenzeichen war entstanden: Der Lorbeerkranz von Benz & Cie. und die Worte „Mercedes-Benz“ umfassten seitdem den dreizackigen Stern der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Die Geburtsstunde jener Legende, von der die 1970 früh verstorbene US-amerikanische Sängerin Janis Joplin einst sang: „Oh Lord, won't you buy me a Mercedes-Benz“ – Oh Herr, willst Du mir keinen Mercedes-Benz kaufen. ...

In Werbeanzeigen machte die Daimler-Benz AG den Unternehmenszusammenschluss zum Thema. Auf einem Plakat im Jahr 1926 stand: „Die beiden ältesten und größten Automobilwerke Deutschlands haben sich zusammengeschlossen, damit sie, gestützt auf ihre mehr als 40jährigen Erfahrungen im Automobilbau, ihren gemeinsamen Einkauf der Rohstoffe und des Fabrikationsmaterials und eine großzügige Außenorganisation ihren über die ganze Welt verbreiteten Abnehmern Personen- und Nutzfahrzeuge in unübertrefflicher Güte preiswert darbieten können.“

Die wirtschaftliche Rezession war damit die Firma aber noch nicht zu Ende. 1932, kurz vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten, war die Adam Opel AG in Rüsselsheim – seit 1929 eine hundertprozentige Tochter von General Motors (GM) im

US-amerikanischen Detroit – der größte Fahrzeugproduzent in Deutschland, gefolgt von der Auto Union in Chemnitz, einem Vorläufer der späteren Audi AG. Opel hatte bereits 1928 einen 44-prozentigen Marktanteil im Deutschen Reich, und verkaufte sowohl Autos, Lkws – wie auch Daimler-Benz, und vor allem eine große Anzahl Motorräder. Der deutsche Ableger von Ford hatte zu dieser Zeit noch keine Marktbedeutung, VW gab es noch nicht. Daimler-Benz wurde später von Adolf Hitler bevorzugt gefördert, und betätigte sich im zweiten Weltkrieg auch wieder stark im Rüstungsgeschäft. Die Firma hatte 1932 rund 9.200 Mitarbeiter, die Zahl wuchs in Kriegszeiten bis auf 75.000. In den 1960-er Jahren überschritt der Konzern die Marke von 100.000 Beschäftigten.

1998 wurde ein neues Unternehmenskapitel aufgeschlagen: Aus durchaus ähnlichen Gründen wie 1926 schlossen sich die Daimler-Benz AG und die Chrysler Corporation zur DaimlerChrysler AG zusammen – das war bis dato die größte Vereinigung zweier Industrie-Unternehmen. Auch eine ganz andere, freilich nicht minder spannende Geschichte: doch die ging 2007 schon wieder zu Ende – und die Daimler AG entstand.

Verweise und Links:

Mediencenter der Daimler AG, Untertürkheim: <http://media.daimler.com>

Mercedes-Benz Museum, Untertürkheim: <http://www.automuseum-stuttgart.de>

und : <http://www.mercedes-benz-classic.com>

Carl Benz Museum, Ladenburg – südlich Mannheim:

<http://www.automuseum-ladenburg.de>

Das Land	Die Menschen	Geschichte	Politisches Leben	Politikthemen	Literatur
Land	Menschen	Landesgeschichte	Politisches Leben	Politikthemen	Übersicht
Landeswappen	Bevölkerung	Historische Territorien	Verfassung	Bildung und Wissenschaft	Schriftenreihe der LpB
Landeshymnen	Religionen	Frühes 19. Jahrhundert	Wahlen	Gesellschaft und Soziales	Landeskunde
Regionen	Dialekte	Kaiserreich	Parteien	Inneres	Landesgeschichte
Geographie	Traditionen und Bräuche	Weimarer Republik	Landtag	Kunst und Kultur	Landespolitik
Denkmale	Küche	Nationalsozialismus	Landesregierung	Landwirtschaft	Kultur und Soziales
Gedenkstätten	Persönlichkeiten	Entstehung des Landes	Kommunalpolitik	Medien	Deutsche Geschichte
Erinnerungsorte	Hist. Persönlichkeiten	Vertriebene in BW	Verwaltung	Sport	Politik und Internationales
Ausflugstipps		Geschichte des Landtags	Bund	Tourismus	Biographien
Stadtwikis		Demokratische Traditionen	BW und die EU	Umweltpolitik	Regionales
Wege der Revolutionäre		Das Land wächst zusammen		Verkehr	Bildbände und Reiseführer
		Geschichte des Klimas		Wirtschaft	Literatur und Sprache
		Besondere Themen			Krimis
					Links

Folgen Sie uns auf    