

Hercules

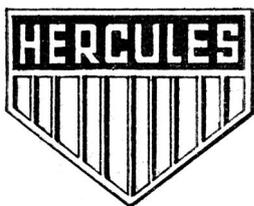
24.12.1898 – 39 383



1913



1933



1933

Hercules
1905 – 1926
19xx – 19xx
2015

Neustart:

Carl Marschütz gehörte zu den großen Unternehmern des 19. Jahrhunderts.

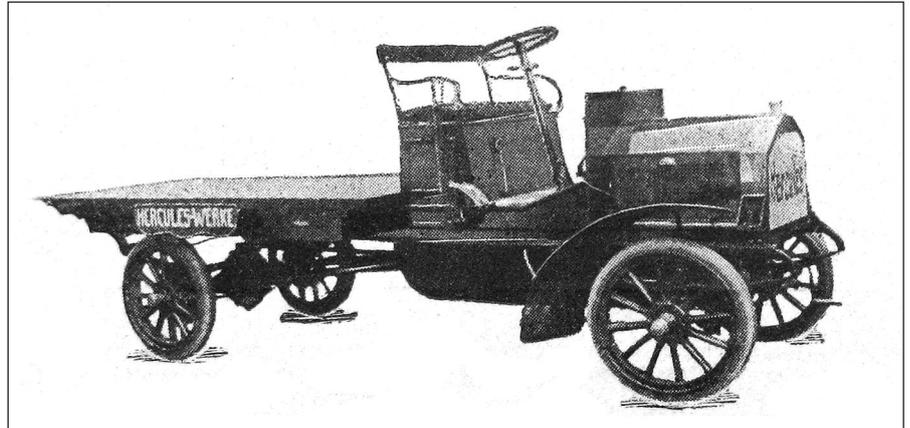
Er errichtete 1882 in Neumarkt bei Nürnberg mit seinem damaligen Chef die erste Fahrrad-Fabrik Deutschlands. Markenname wurde > „Express“.

Am 5. April 1886 gründete er seine eigene Velociped-Fabrik „Marschütz & Co.“, die ...

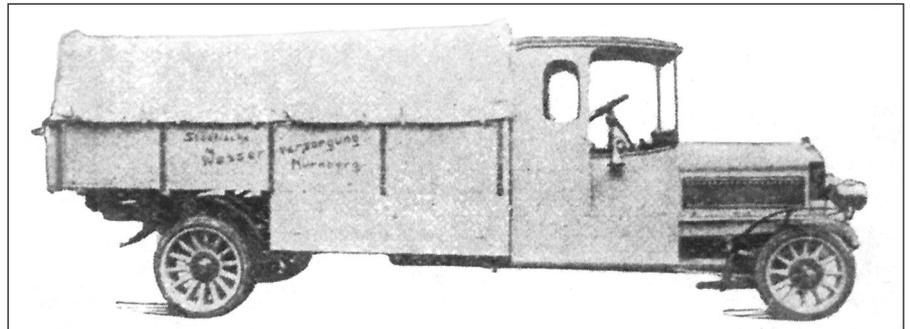
1893 Umzug in Fürther Str. 61 und ein knappes Jahr später in einen Fabrikneubau Fürther Straße 191 – 193.

Alter Start:

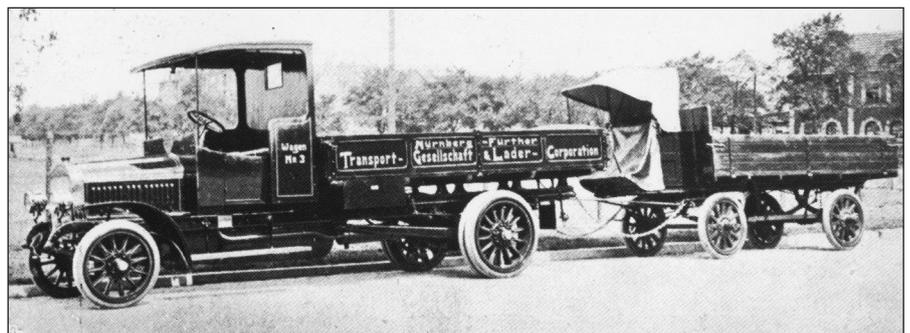
Am 15. Februar 1897 ? entstand die Aktiengesellschaft Nürnberger Velociped-Fabrik Hercules vorm. Carl Marschütz & Co., Fürther Straße 191 – 193, Nürnberg, aus der noch älteren Fahrradfabrik Nürnberger Velocipedfabrik



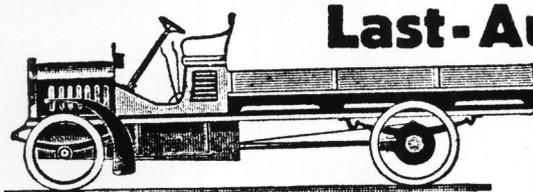
Hercules 1909



Hercules 3,5-t-Kardan-Typ D 1913/14 ¹



Hercules 1911



Last-Automobil

25 Ztr. Tragkraft, nur mit **Cardan-Antrieb**, fabrizieren wir in erprobter, absolut zuverlässiger Qualität. Der Betrieb ist billiger als Pferdewagen. Beste Referenzen. Preise mässig.

Hercules-Werke A.-G., Nürnberg T.

Werbung der Hercules-Werke 1911 ¹

HERCULES

Carl Marschütz & Co. in Muggenhof. Marschütz (1863–xxxx) war ein Velociped-Enthusiast der frühen Stunde und gründete die älteste Bayerische Fahrrad-Fabrik Schmidt & Pirzer in Neumarkt b. Nürnberg (> Expreß). Zu den erfolgreichen Fahrrädern Marke

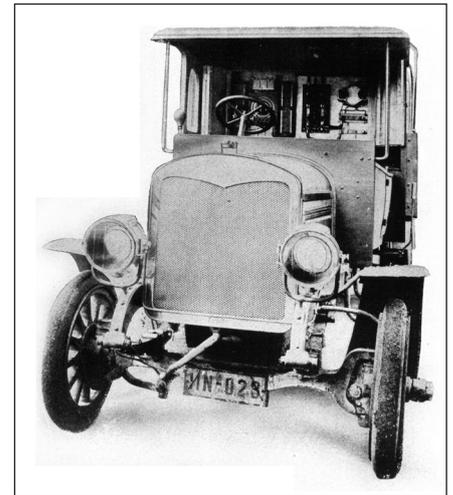
Hercules (nach dem griechischen Sagen-Helden) gesellten sich 1898 eine Elektrofahrzeug-Fertigung, die auch Elektro-Lkw umfasste und bis etwa 1908 Bestand haben sollte. Von diesen Gefährten scheinen keine Abbildungen überliefert.

Die Ausweitung der Fertigung auf maschinentechnische und elektrische Produkte zog am 18. Juni 1900 die Umbenennung des Unternehmens in Nürnberger Hercules-Werke Akt.-Ges. (N.H.W.) nach sich. Offiziell wurde Hercules mit „c“ geschrieben, doch taucht selbst in der Firmenwerbung immer wieder ein „k“ auf.

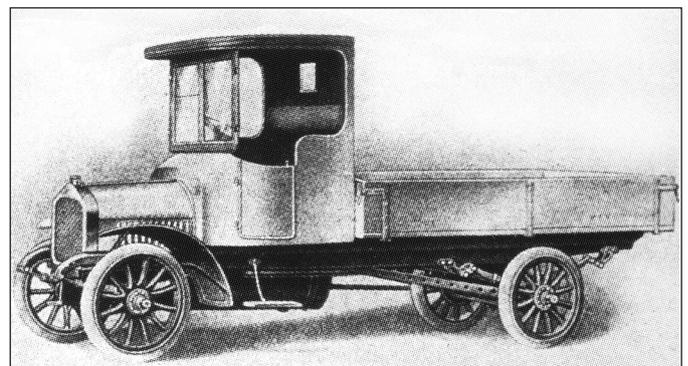
Zur Allgemeinen Motorfahrzeug-Ausstellung Nürnberg 1900 waren die



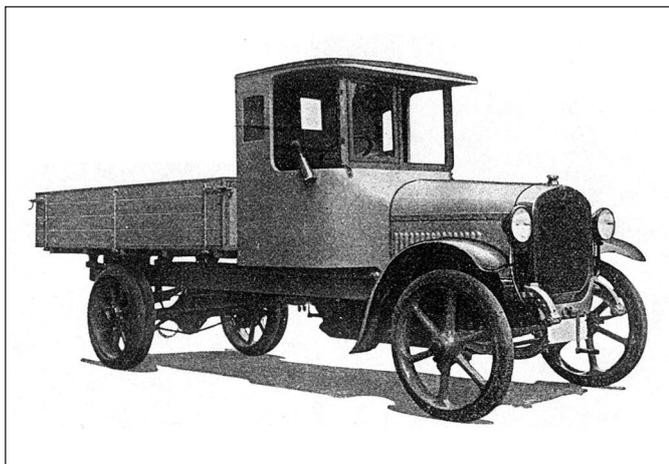
Werbung der Hercules-Werke 1914 ¹



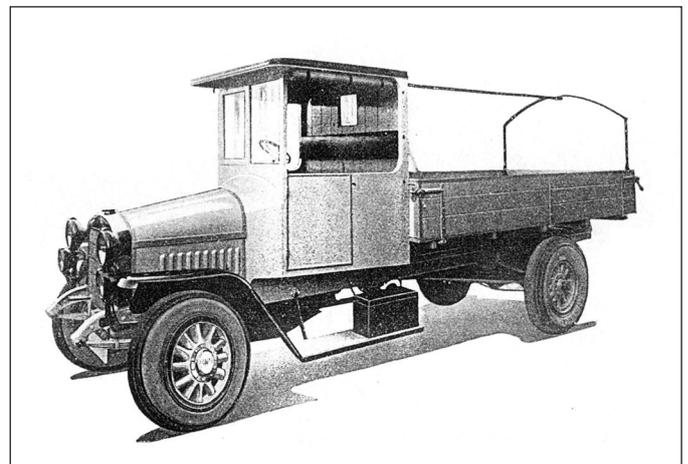
Frontansicht eines Hercules etwa 1915



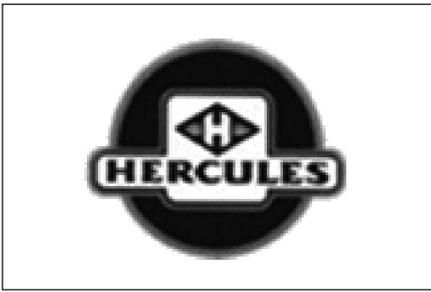
1921Type



Hercules 1926 Typ G



Hercules 1926 Type B



13.12.1967 – 842 767



2008

Nürnberger an. 1914 war der neue Zweitonner BS mit zwei Aggregaten ins Programm aufgenommen worden.

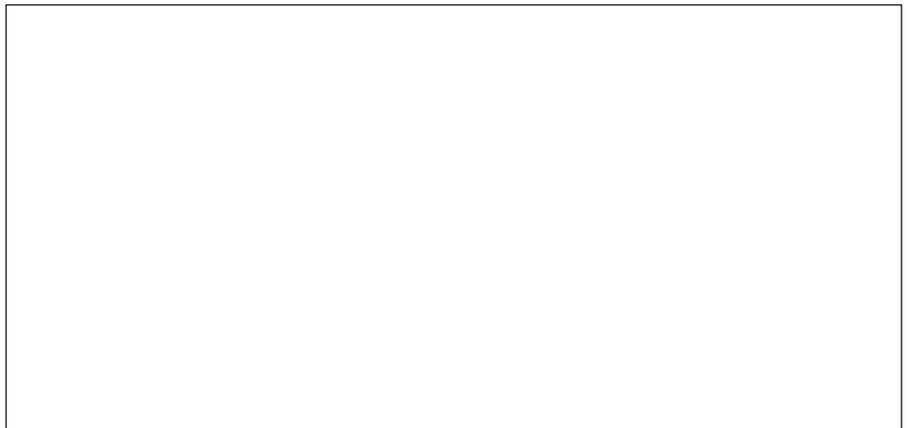
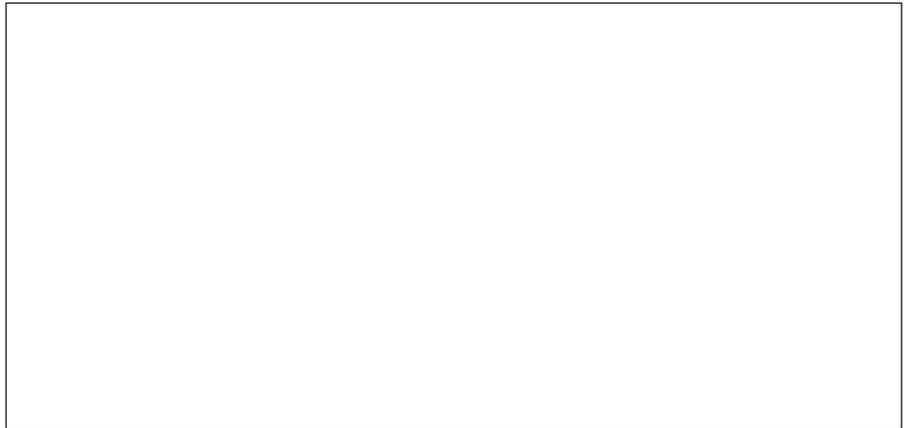
Einen Boom erlebte der Hercules-Lkw-Bau während des Ersten Weltkriegs, als die Heeresverwaltung große Stückzahlen von Lkw bis zu vier Tonnen Nutzlast bezog. Lediglich die Viertonner erhielten Kettenantrieb. Als Spezialität stattete man die Dreitonner

Herculeswerke vorm. Marschütz & Co. mit einem Personenwagen und einem Lastwagen vertreten

1904 stieg Hercules in das Motorradgeschäft ein.

Unter der Bezeichnung Last-Autofabrik Hercules-Werke wurde im Jahr 1905 in der Haasstraße die Fertigung (Lastkraftwagen-Werk) von Benzin-Lastkraftwagen und Lieferwagen für Nutzlasten von 0,5 bis 3,5 t Nutzlast aufgenommen.

Als erster deutscher Lkw-Hersteller verwendete Hercules ab 1911 den Kardanantrieb auf die Hinterachse mit Zwischenvorgelege und Stirnradübersetzung, der Anfang der zwanziger Jahre von fast allen Konkurrenten übernommen wurde. Das Hercules-Lkw-Programm umfasste den Typ A mit 7,8/16 PS für 0,6 t Nutzlast, den Eintonner Typ B (10/18 PS, 0,8 bis 1,5 t), Typ C für zwei Tonnen Nutzlast mit 13/20-PS- bzw. 14,6/24-PS-Aggregat sowie den 3 – 3,5-Tonner Typ D mit 18/28 PS. Als Feuerwehr-Requisitenwagen erhielt der Typ C einen 18/30-PS-Motor. Auch einen 12-Personen-Omnibus auf Basis des Typ B boten die



Hercules-Elektro-Dreirad Typ Muelli für die Straßenreinigung NHW



Hercules-Elektro-Transport-Mofa 1992 NHW

mit einer gekoppelten Motor-Dynamoanlage unter dem Fahrersitz aus, wodurch die Fahrzeuge als fahrbare Kraftstationen für Wasserpumpen, für die Beleuchtung von Lagern und Ortschaften sowie zum Antrieb von Maschinen eingesetzt werden konnten.

Auch in der Weimarer Zeit lieferte Hercules Fahrzeuge aus. Ein Großbrand am 25. November 1921 brachte der Firma fast das Aus. Trotzdem brachten die Nürnberger, die bis 1923 noch vorrangig ihre 1,5- und 2–2,5-Tonner propagiert hatten, 1923 wieder einen Viertonner heraus. Bis 1925 enthielt das Hercules-Programm damit drei Typen: den 1,5-t-Lieferwagen Typ B 24 (11/26 PS), den Schnellastwagen Typ G für 2 bis 2,6 Tonnen sowie den Ketten-Lkw Typ E 4 für 3 bis 4 t Nutzlast. Alle drei Typen zeigten die gleichen konstruktiven Grundzüge: sie waren mit Vierzylindermotoren ausgerüstet (11/26, 36 und 42 PS). Die schweren Typen besaßen paarweise gegossene Zylinder, der leichtere einen Blockmotor. 1925 folgte als letzte Neuerung der 3–3,5-t-Lkw Typ DG mit 42-PS-Motor und Kardanantrieb. Schon zum Jahresende 1925 schränkte man den Bau auf die B und C Typen ein. Nachdem man sich ein letztes mal auf der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1926 der Öffentlichkeit gezeigt hatte, stellte man kurz darauf die Automobilfertigung endgültig ein.

Die Nationalsozialisten beendeten die Karriere des Carl Marschütz. Er war Jude und musste nach Kalifornien emigrieren, die Hercules-Werke wurden „arisiert“. Die Gebrüder Marschütz mussten ihre Aktien weit unter Wert abgeben. Durch den Zweiten Weltkrieg wurden die Produktionsstätten zu 80% zerstört und sogleich restlos ausgeplündert.

Erst Jahrzehnte später, 19xx, brachte das Nürnberger Unternehmen erneut einen Lastentransporter, ein Lieferdreirad heraus.