

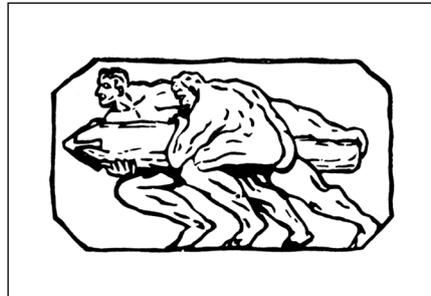
1913 – 1929



12.05.1916 – 217 016



24.02.1922 – 289 972



1928 -28.05.1921 – 277 417



1928

**Mannesmann-Mulag
1913 – 1929**

Zu den bekanntesten Lastwagenmarken der späten Kaiserzeit und der Zwanziger Jahre gehörte „Mannesmann-Mulag“.

Durch ihre Erfindungen, unter anderem mit den berühmten nahtlosen Mannesmann-Röhren, reich geworden, hatten die Brüder Reinhard, Carl und Max Mannesmann 1909 und 1910 schrittweise die Motoren- und Lastwagen-A.-G. (Marke: > Mulag) übernommen. Schon im Laufe des Jahres 1912 erhielten die Mulag-Wagen nach der Vereinigung des Unternehmens mit der Automobilfabrik Mannesmann-Auto Co. m.b.H., Aachen, den Mannesmann-Mulag-Schriftzug. Offiziell wurde die Mulag am 19. März 1913 in Mannesmann-Mulag Akt.-Ges. umbenannt. Neben den Mannesmann-Mulag-Lkw in Aachen nahm man im Remscheider Zweigwerk den Bau von Motorpflügen auf.

Unter dem neuen Namen verbuchten die Aachener mit den 3,5- (Typ 57, 28/32 PS) und 4–5-Tonnern (Typ 56, 38/42 PS) schnell Erfolge, unter anderem auf der Holländischen Lastwagen-Konkurrenz 1913.

Die schwersten Mannesmann-Mulag-Lkw erhielten je nach Motori-



1928

sierung die Bezeichnung Typ 56a/38 (4 t Nutzlast, 38/42 PS), 56a/40 (5 t, 40/45 PS) und 56a/50 (5–6 t, 45/50 PS). Das kleine a bedeutete, dass die Fahrzeuge als Zugmaschinen für Anhänger ausgelegt waren. Den schwächeren 56er-Typen hängte man 3–4-t-Anhänger, den stärkeren 5-t-Anhänger an. Ein 2–3-Tonner (Typ 58; 28/32 PS) rundete das Programm nach unten ab. Alle Fahrzeuge waren kettengetrieben. Nur

MANNESMANN
MULAG-WAGEN

haben sich in allen Betrieben und unter den schwierigsten Verhältnissen

MOTOR-LASTWAGEN **MOTOR-OMNIBUSSE**
GLÄNZEND BEWÄHRT.

Für Übersee besonders geeignet, da alle Teile wasser- u. staubdicht eingekapselt (Patent) sind.

MULAG-AACHEN

Mannesmann-Mulag 1913 ¹

die Vier- und Fünftonner hatten neben einer Differentialbremse, zwei Hinterradbremsen und der obligatorischen Bergstütze eine Vorgelegebremse.

Besonders stolz war Mannesmann-Mulag, auch von dem preußischen Kriegsministerium subventioniert zu werden. Sie verwies auf das Prädikat „vollkommen kriegsbrauchbar“, das auch von dem russischen, rumänischen und bulgarischen Kriegsministerium erteilt worden war. Ein großer Teil der Mannesmann-Mulag-Fahrzeuge, auch der Omnibusproduktion, wurde in die osteuropäischen Länder geliefert. Omnibusse für 30 Personen lieferte man als

Typ O 57a sowie in der Version O 58 für 18 Personen mit geschlossener und offener Karosserie mit amerikanischem Klappverdeck aus. Eine größere Nutzfläche bot der „Frontlenker“ Typ 70b durch seinen neben dem Motor positionierten Fahrersitz 1913. Er wurde wahlweise mit einem 20/35- oder 26/42-PS-Motor als Omnibus (24 Sitzplätze), als 3–3,5-t-Lastwagen und als großer Krankenwagen ausgeliefert.

Auch im aufstrebenden Feuerwehr-Fahrzeugbau versuchte man mit Motorspritzen auf Basis des Typs 57a (30/54 PS), die für 14 Mann Sitzgelegenheiten boten, Fuß zu fassen.

Die Daten der Lkw-Modelle 1914 lauteten für den Armee-Lastzug Typ L 56a/50 30/48 PS, für den Fünftonner Typen L 56a/50 30/48 PS, für den Fünftonner L 56 a/40 28/45 PS und für den Viertonner L 56 (26/42 PS). Der 3,5-Tonner L 57a hatte einen 26/42-PS-, der 3-Tonner L 57 einen 20/35-PS-Motor. Kleinstes Fahrzeug war der Zweitonner L 58 mit 20/35 PS.

Rechnet man alle subventionierten Mulag- und Mannesmann-Mulag-Lkw zusammen, so erhielten 56 Lastzüge und 9 Einzel-Lkw vom Förderungsjahr 1908/09 bis 1913/14 die staatliche Förderung.

Im Ersten Weltkrieg war das Werk mit dem Bau von Lkw, neuentwickelten Anhängewagen für den Verwundeten-transport, Motorpflügen und Flugzeugmotoren im Auftrag des Heeres ausgelastet, der private Verkauf war Mannesmann-Mulag verboten worden. Trotz einiger imposanter Lkw-Neukonstruktionen (Daten unbekannt) waren große technische Veränderungen nicht möglich. Die große kriegsbedingte Nachfrage zog umfangreiche Neubauten nach sich. Monatlich wurden von ca. 1300 Arbeitern zwischen 60 und 100 schwere Lkw produziert, eine damals stattliche Zahl. Als Direktor wurde Ende 1915 der bekannte Ingenieur Paul Henze (> Cudell, > Selve) ernannt. Er blieb bis Ende 1917.

Die Mannesmann-Auto Co. m.b.H. änderte man am 8. Februar 1915 in Mannesmann Waffen- und Munitionswerk und verlagerte den Verwaltungssitz nach Remscheid (ab 8. Juli 1919: Mannesmann-Motoren-Werke m.b.H.). Eine Kölner Niederlassung wurde am 26. Juni 1918 als Mannesmann-Motoren G.m.b.H. & Co, Köln-Westhofen, verselbstständigt.

In die Zwanziger Jahre ging Mannesmann-Mulag mit dem Fünftonner Typ 56c (31/52 PS) und dem 3–3,5-Tonner Typ 56z (26/43 PS). Erst 1921 brachte man einen neuen 3–3,5-Tonner Typ LC (28/47 PS) mit Kardantrieb heraus, der die Erfahrungen des Krieges berücksichtigte. In die Hinterachsradlager setzte man nun Kugellager statt Bronzelaufbuchsen und anstelle der Stahlguss-Speichenräder verwendete man charakteristische, ge-



Mulag-Werbung 1916 ¹

presste Stahlscheiben mit aufgenieteten Stahlfelgen. Daneben fertigte man einen 5-Tonner (64 PS), der als Motor-Universal-Kipper „Typ MUK“ (Dreiseiten-Kipper) mit motorischem Antrieb angeboten wurde.

Unter dem Eindruck der Rhein/Ruhrbesetzung kämpfte Mannesmann-Mulag mit Ausfuhrschwierigkeiten, so dass man an der Deutschen Automobil-Ausstellung 1923 nur mit einem 5-t-Sprengwagen, der auch für Feuerwehreinsatz verwendet werden konnte, teilnahm. Ein Teil der Werksanlagen in Köln-Westhofen musste 1923 verkauft werden. Mannesmann-Mulag gab insgesamt 1300 Beschäftigten Arbeit.

Dem Zug der Zeit entsprechend lieferte Mannesmann-Mulag 1923 auch einen „Universal-Schlepper“ Typ 5 K (28/54 PS) aus. Er besaß keine eigene Ladefläche, konnte aber mit Anhängern bzw. Auflieger bis zu 10 t Nutzlast befördern. Die PS-Leistung der übrigen Modelle hatte man erhöht: Typ 56 C (57/60 PS), Typ 57 Z und Typ LC 3 (28/50 PS)

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1924 erschien Mannesmann-Mulag mit einem neuen 55/60-PS-Vierzylindermotor (28 Steuer-PS) auf dem Markt, den man allen Typen einpflanzte. Beim neuen Fünftonner mit Kardanantrieb Typ 5 C verschwand auch die typische Zusatzfeder zwischen Rahmen und Hauptfeder. Daneben baute man den Dreitonner Typ 3 K sowie die neuen Kardantypen 3 G und 5 G für 3–3,5 und 4-5 t Nutzlast. Die G-Typen hatten erstmals spezielle Vierrad-Bremsen.

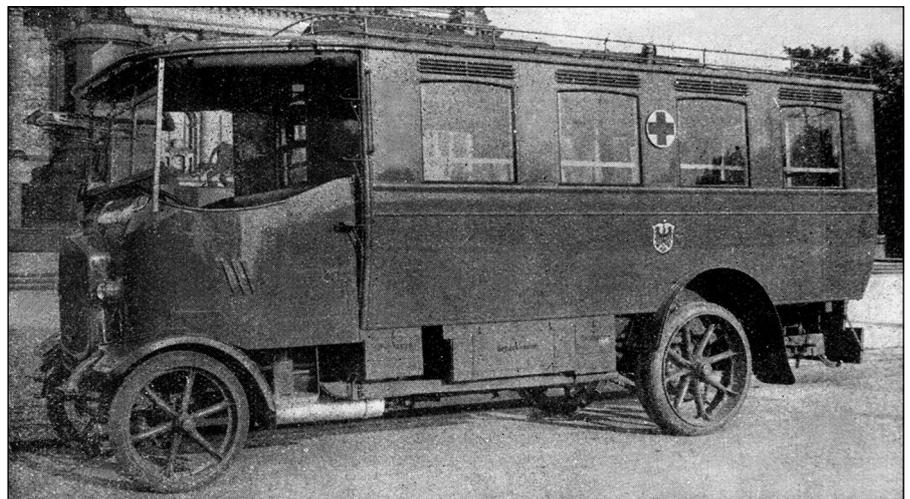
Als Versuch, an den alten Exporttraditionen anzuknüpfen, nahm das Aachener Unternehmen an der allrussischen Versuchsfahrt im Sommer 1925 teil und errang mit ihrem 5-Tonner 5 G ein Ehrendiplom. Mit einem Sonderpreis ausgezeichnet wurde der neuentwickelte luftbereifte 3–3,5-t-Nieder Rahmenomnibus Typ 3 GN (58 PS, 26 Sitz- und 11 Stehplätze) mit Kardanantrieb und Luftbereifung. Diese Typen konnten sowohl mit zwei verschiedenen Radständen als auch rechts wie linksgesteuert geliefert werden. Beide hatten eine neue Motorkonstruktion mit 24/58 PS Leistung.



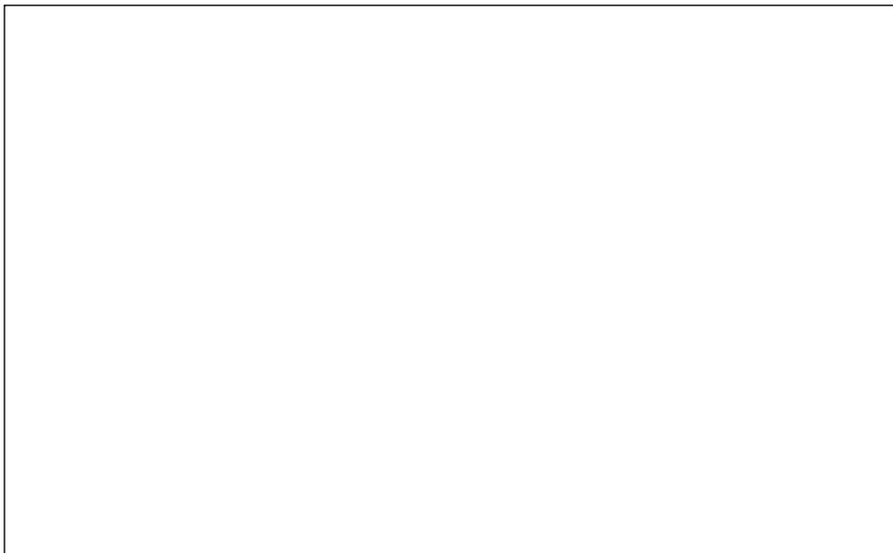
Mammesmann Feuerwehr im Einsatz



Mannesmann-Mulag Spezial-Lkw 1917 ¹



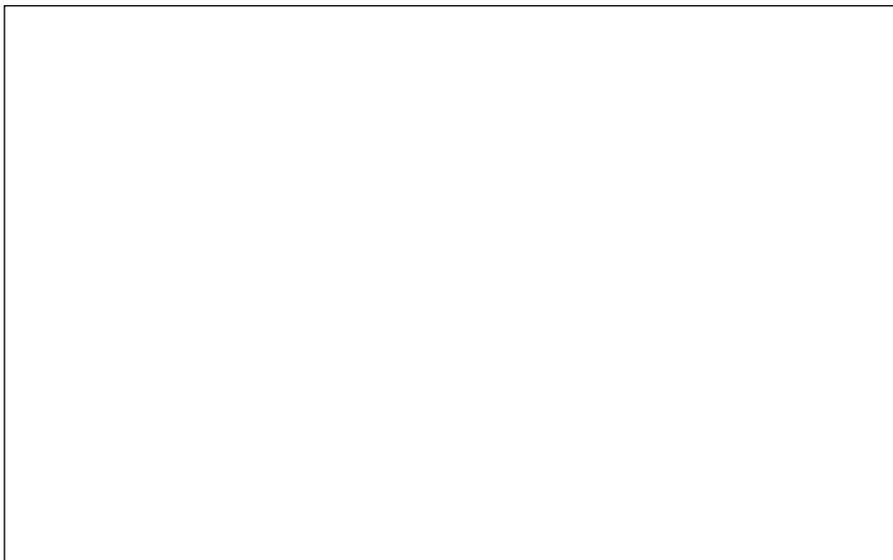
Mannesmann-Mulag Frontlenker als Sanitäts-Lkw vor dem Reichstag in Berlin ¹



Mulag-Werbung 1



Aktie 1926 1



Mulag-Werbung 1910 1

Nach anfänglichen Erfolgen brachte die Deflation im Herbst 1925 einen Absatz-Einbruch. Ein Drittel der Arbeiter musste entlassen werden. Eine Übernahme der finanzschwachen Fafnirwerke (> Fafnir), über die fast zwei Jahre verhandelt worden war, scheiterte.

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1925 in Berlin zeigte Mannesmann-Mulag ein ausschließlich für den Personentransport konzipiertes, dreiachsiges Niederrahmenfahrzeug Typ 6 GN III mit Kardantrieb (58 PS, bis 54 Fahrgäste bzw. 6 t Tragkraft). Die beiden Hinterachsen wurden per Ritzel angetrieben und mit einer Vierrad-Bremse versehen. Der Fahrer saß bei der Frontlenker-Ausführungen über dem Motor, aber auch Haubenfahrzeuge mit normaler Sitzposition wurden angeboten. Diese Möglichkeiten nutzte man auch bei den zweiachsigen 3 GN-Omnibussen. Neu war der Typ KS, ein Straßensinkkastenreinigungswagen auf dem 5-t-Kettenfahrzeug 5 K.

1926 wurde der „3 K“ nicht mehr angeboten, dafür gab es jedoch den „3 GN“ als Omnibus für 30 Personen, zusätzlich wurde der sechsrädrige Wagen als 5–6 Tonner angeboten, alle mit demselben Motor. Der Übergang zum linksgelenkten Fahrzeug deutete sich an, da den Typen zum Teil das Lenkrad nach Wunsch eingebaut wurde.

Gegen Ende des gleichen Jahres musste die Hälfte der Belegschaft (600 Mann) Feierschichten fahren. Am 15. Mai 1926 stellte Mannesmann-Mulag einen Antrag auf Geschäftsaufsicht. Nach einer Verlängerung der Aufsicht bis zum 30. September 1926 wurde das Unternehmen mit Hilfe der Dresdner Bank und der Reichskreditgesellschaft in einem Zwangsvergleich saniert. Die Deutsche Bank zog in den Aufsichtsrat ein.

Mannesmann-Mulag hatte auf der Berliner Automobilausstellung 1926 wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten gefehlt. So konnte man auf der 1. Internationalen Ausstellung für Nutzfahrzeuge 1927 in Köln mit neuer Bezeichnung die verbesserten Dreitonner Typ 3c und den Omnibus Typ 3c N sowie den Fünftonner Typ 5c und die Nie-

derflur-Busvariante Typ 5c NL sehen, bei denen noch die Wahl zwischen Kardan und Kettenantrieb bestand.

Völlig neukonstruiert waren die noch im gleichen Jahr herausgekommenen Dreitonner Typ A 3 (52/58 PS), der Fünftonner Typ U 5 (65/72 PS) und die Niederrahmen-Omnibusse Typ E 3 (55/61 PS) und Typ J 5 (68/75 PS). Hierbei handelte es sich nur noch um Kardanwagen. Ausgestattet waren sie mit einem Sechszylindermotor (zwei verschiedene Bohrungen), der gemeinsam mit > Selve entwickelt worden war, und von diesem Unternehmen in Serie bezogen wurde. Die bisher übliche Getriebbremse war entfallen, stattdessen hatten die Lkw Dewandre-Unterdruck-, die Omnibusse Knorr-Druckluftbremsen. Auch die Vorderachskonstruktion hatte man geändert.

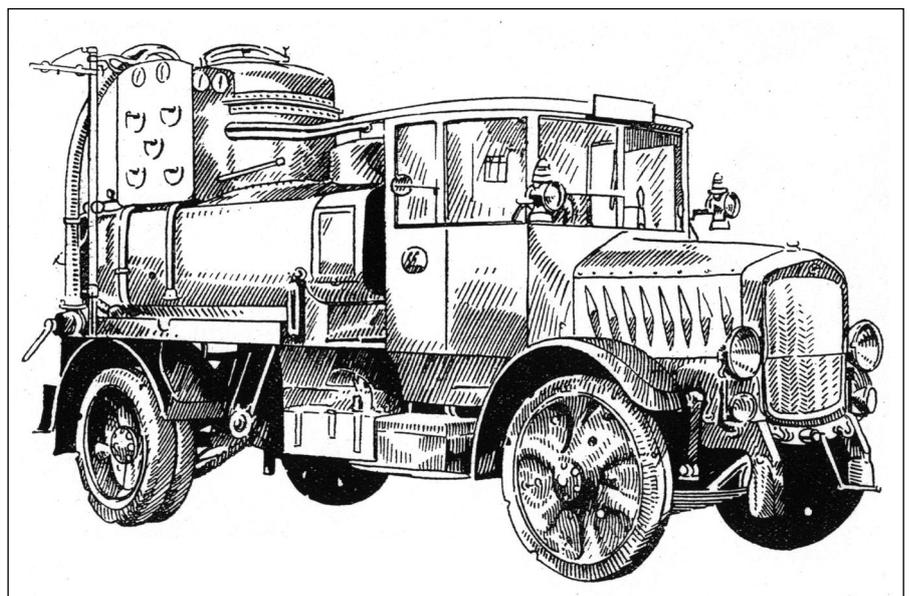
Auf Anregung der Heeresverwaltung entwickelte Mannesmann-Mulag ein neues 2,5-t-Dreiachsfahrzeug, dessen Prototyp auf der Leipziger Nutzfahrzeug-Ausstellung 1928 gezeigt wurde. Die vier Hinterräder waren an Schwingachsen angebracht. Die Konstruktion ähnelte der Ausführung von Scammel, lehnte sich in mancher Beziehung aber auch an die alte Mannesmann-Mulag-Dreiachserschaltung von 1925 an. Zum Antrieb diente ein Vierzylinder-Selve-Motor, doch beabsichtigte man, zu einem stärkeren Motor überzugehen. Das gezeigte Fahrgestell war erst Versuchsausführung. Vorgelegt besonders im Rahmen aufgehängt.

Schwierigkeiten mit dem Selve-Sechszylindermotor und daraus resultierende Reklamationen hatten den Ruf der Firma jedoch stark geschädigt. Der Versuch, sich ab Weihnachten 1927 mit den erprobten 100-PS-Sechszylindermotoren von Maybach (Typ OS 5) einzudecken, scheiterte an den Liefermöglichkeiten der Friedrichshafener. Man konnte das Aggregat nicht in ausreichendem Umfang erhalten. Die 5-t-Typen, die mit dem OS 5 ausgestattet wurden, erhielten die Kennung MU 5.

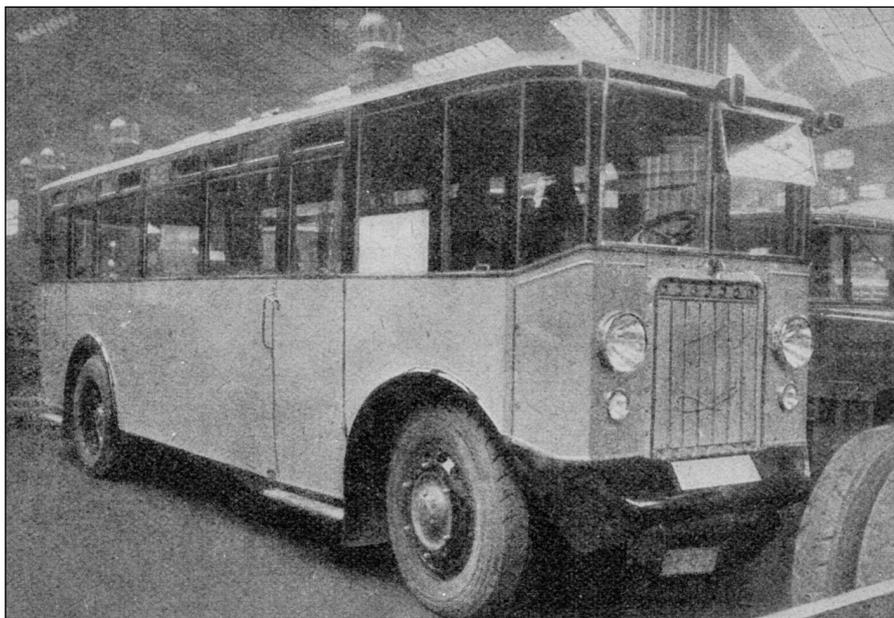
Am 21. März 1928 musste man die Zahlungen einstellen und am 3. April 1928 einen Vergleichsvorschlag einreichen. Das Verfahren wurde nach dem Verkauf des alten Teils der Gebäude



Werbung 1917 1



Mannesmann-Mulag Kommunalfahrzeug zur Sinkkasten-Reinigung 1923 1



Mannesmann Mulag Niederflur-Frontlenker-Bus in den 1920ern ¹



Mannesmann-Mulag 1925 ¹



Mannesmann Mulag 1925 ¹

und des größten Teils der Maschinen am 11. Juni 1928 aufgehoben. Der Gesellschaft verblieb jedoch der neuere und modernere Teil der Anlage in der Aachener Parkstraße zur Fortführung des Ersatzteilgeschäfts in der Tochtergesellschaft Mannesmann-Mulag-Ersatzteil-Vertriebs-G.m.b.H.. Bis Ende des Jahres stellte man noch begonnene Wagen fertig, die vorwiegend nach England gingen. Am 25. Mai 1929 beschloss die Generalversammlung die Liquidation der Aachener Firma, deren Ersatzteillager nebst Grundstücken, Gebäuden, Maschinen, Ausrüstungen usw. am 15. März 1929 > Büssing übernommen hatte.

Am xxx 1929 erhielt die ebenfalls den vGebrüdern Mannesmann gehörende selbständige Firma Mannesmann-Automobil-Werk A.-G. in Remscheid, die Pkw (100-PS-Achtzylinder-Wagen) baute, den Namen Mannesmann-Mulag (Motoren- und Lastwagen A.-G.), Remscheid. Ein beabsichtigter Neuanfang im Lkw-Bau scheiterte jedoch. Am 24. September 1929 musste auch hier ein Vergleichsverfahren eröffnet werden. Es wurde am 21. Dezember 1929 aufgehoben. Eine neugegründete Mannesmann-Automobil- und Ersatzteil G.m.b.H. führte die Fahrzeugproduktion im Rahmen des Vergleichsverfahrens weiter. Die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft wurde am 28. April 1930 beschlossen.