

## NDB-Artikel

**Daimler**, *Gottlieb* Wilhelm Erfinder und Autoindustrieller, \* 17.3.1834 Schorndorf (Württemberg), † 6.3.1900 Stuttgart-Cannstatt. (evangelisch)

### Genealogie

V Johannes Däumler (1801–75), S des Joh. Frdr. (1757–1825), beide Bäckermeister in Schorndorf, u. der Veronica Barb. Hildebrand aus Schorndorf;

M Wilh. Friederika (1803–64), T des Johannes Fensterer (1770–1826), Färbermeister in Schorndorf, u. der Eva Barb. Haubensak aus Schorndorf;

• 1) 1867 Emma (1843–89). T des Frdr. Kurz (1811–88), Apotheker in Maulbronn, u. der Auguste Grützmann, Wwe des Apothekers Eble, aus Oelbronn, 2) 1893 Lina (1855–1932), Wwe des Hotelbesitzers Hartmann in Florenz, T des Christoph Frdr. Schwend (1817–90), Schreinermeister in Schwäbisch Hall, u. der Marie Marg. Carol Happold aus Geislingen;

3 S, 2 T aus 1), 1 S, 1 T, 1 Stieftochter aus 2), u. a. →Paul s. (2), →Adolf (1871–1913), Betriebsdirektor des Werkes Cannstatt, dann Untertürkheim der D.-Motoren-Ges., um dessen Fabrikation in qualitativer Hinsicht er sich bes. Verdienste erwarb.

### Leben

Als 1848 nach dem Besuch der Realschule die Wahl des künftigen Berufes erörtert wurde, hat der Vater angesichts der Revolutionswirren von seinem Plan abgesehen, seinen Sohn als Beamten ausbilden zu lassen, und so kam D. noch im gleichen Jahr zu dem Büchsenmacher Raithel in die Lehre. 1852 machte D. die Gesellenprüfung mit einer kunstvoll gefertigten Taschenpistole. Es ist bemerkenswert, daß im Gegensatz zur ungefesselten Explosion des Pulvers mit Hilfe der Pistole die gefesselte Explosion des Kraftstoffgemisches im Motor und dessen Anwendung D.s Lebensaufgabe werden sollte. Nach seiner Prüfung ging der Büchsenmachergeselle D. auf die königliche Landesgewerbeschule, wo der als Förderer des württembergischen Wirtschaftslebens bekannte Ferdinand Steinbeis (1807–1893) auf ihn aufmerksam wurde. Auf Empfehlungen von Steinbeis erhielt D. einen Reise- und Ausbildungszuschuß, um sich eine gründliche Kenntnis technologischer Herstellungsverfahren im Maschinenbau anzueignen. Zu diesem Zweck trat er 1853 in die Fabrik in Grafenstaden (Elsaß), die später als Lokomotiv-Fabrik bekannt wurde, als einfacher Werkstättenarbeiter ein. 1857 gab D. die Tätigkeit in Grafenstaden auf, um sich noch im gleichen Jahr an der Polytechnischen Schule in Stuttgart dem Studium zu widmen. 1859 schloß er sein Hochschulstudium ab und trat dann wieder in Grafenstaden ein, verblieb allerdings dann nur noch bis zum Sommer 1860.

Auf Grund der Veröffentlichungen über den 1860 gebauten Lenoir-Motor machten D. und der in der Kuhn'schen Maschinenfabrik tätige Ingenieur Max Eyth eine Studienreise nach Paris, um den Motor zu studieren, der sich noch als recht unvollkommen erwies. Daran schloß sich eine kurze Tätigkeit in einer Pariser Fabrik; weitere Etappen waren von 1861-62 Leeds, Manchester und Coventry. Im Anschluß daran trat er in die Metallwarenfabrik Straub in Geislingen, die spätere Württembergische Metallwarenfabrik Geislingen, ein, konnte aber dort verschiedene seiner Absichten nicht verwirklichen und trat daher 1865 wieder aus. Noch im gleichen Jahr übernahm er die Leitung der Maschinenfabrik des „Bruderhauses“ in Reutlingen. Diese Tätigkeit war insofern für sein künftiges Lebenswerk von großer Bedeutung, weil in dieser Zeit die Zusammenarbeit mit Wilhelm Maybach beginnt, mit dem er bis zu seinem Lebensende verbunden blieb.

1869 legte D. die Tätigkeit in Reutlingen nieder und trat in die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe als Vorstand sämtlicher Werkstätten ein; ihm folgte bald darauf Maybach. Als von Steinbeis empfohlener Beauftragter der königlich württembergischen Regierung 1867 nach Paris entsandt, konnte D. sich dort vom Stand der damals stark aufstrebenden Motortechnik überzeugen, und dies bestärkte ihn in seinen Absichten, sich ganz dem Motorenbau zuzuwenden. Er lernte dort auch den Otto'schen atmosphärischen Motor der Gasmotorenfabrik Deutz kennen, der sich als überlegene Spitzenleistung repräsentierte. D.s große Erfahrungen wurden dann als so wertvoll angesehen, daß ihm am 10.3.1872 von der Gasmotorenfabrik Deutz die Oberleitung der Werkstätten und des Zeichenbüros sowie die Disposition über das zugehörige Personal und Material übertragen wurde. Maybach folgte am 1.1.1873 seinem Landsmann als Chef des Konstruktionsbüros. Diese Tätigkeit gehörte zu den entscheidendsten vor Inangriffnahme seines Lebenswerkes, mit dem er nach seinem Austritt im Jahr 1882 begann.

Die Grundidee im Schaffen D.s war, im Gegensatz zu den damals üblichen langsamlaufenden, großen und schweren, ortsfesten, vorwiegend mit Leuchtgas betriebenen Motoren einen schnellaufenden, kleinen leichten und auch für den Antrieb von Fahrzeugen aller Art geeigneten Benzinmotor zu schaffen. Auf der Grundlage der von 1883 an erteilten zahlreichen Patente, darunter desjenigen, welches die ungesteuerte Glührohrzündung betraf, wurde 1883 der erste schnellaufende und 1885 der erste geschlossene, stehende Motor geschaffen, der in dieser Form eine Grundlage für die Entwicklung des Kraftwagenmotors wurde. In dieser und der folgenden Zeit entstand das erste Motorrad der Welt (1885). 1885/86 erfolgte der Einbau des Motors in eine Motorkutsche - neben dem zur gleichen Zeit geschaffenen Benz-Wagen der Beginn des Automobilbaues - sowie Einbauten in Motorboote, in Schienenfahrzeuge und in das erste Luftschiff von Dr. Wölfert. Damit wurde erstmals ein Weg beschritten, der auch über die Schaffung des Automobils hinaus eine große Bedeutung in der Technik erlangt hat.

Die Arbeiten von D., dem in seinen konstruktiven Entwicklungen Maybach in kongenialer Weise zur Seite stand, fanden auch bald im Ausland aufrichtige Würdigung. Die Herstellung von D.-Motoren führte um 1890 in Frankreich zur

Entstehung einer Auto-Industrie. Auch auf die Schaffung der Automobilindustrie in England und in den Vereinigten Staaten hat D. stark anregend gewirkt.

Aus der 1882 geschaffenen Versuchswerkstätte und der 1887 gegründeten Fabrik in Cannstatt entstand am 28.11.1890 die D.-Motoren-Gesellschaft, deren Produktions-Schwerpunkt bis etwa 1895 der Motor gebildet hatte, da die Nachfrage nach Kraftwagen noch verhältnismäßig gering war. Durch die mit Daimler-Motoren errungenen großen Erfolge in der ersten automobilen Wettfahrt der Welt von Paris nach Rouen 1894 wurde das öffentliche Interesse stark geweckt; sie bewiesen die Richtigkeit des D.schen Konstruktionsprinzips.

Durch zahlreiche Verbesserungen des Motors, vor allem der Kühlung und des Vergasers, gelang es, den D.-Motor so auszubilden, daß er allen Wettbewerbern überlegen war. Vor allem war es dadurch möglich, den Kraftwagen zum Hochleistungsfahrzeug auszubilden. Die sich 1896 abzeichnende Entwicklung führt so zum Bau der 1900/01 geschaffenen Mercedes-Motoren und -Wagen. Damit wurde eine völlig neue Grundlage für den Bau und die Weiterentwicklung von Motor und Fahrzeug geschaffen. Die überwältigenden Erfolge des Jahres 1901, die in einer großen Zahl überlegener Siege zum Ausdruck kommen und die sich in den folgenden Jahren noch häuften, hat D. nicht mehr erleben dürfen.

Mit der Schaffung des schnellaufenden Motors und seines ersten Kraftwagens und deren beharrlicher methodischer Weiterentwicklung hat D. in ähnlicher Weise wie Karl Benz, der als erster das als Einheit entwickelte Motorfahrzeug schuf, einen entscheidenden Beitrag für die Verkehrsmotorisierung geleistet. Die Werke der von diesen beiden Männern begründeten Unternehmen wurden 1926 in der D.-Benz AG zusammengefaßt. Über den Rahmen der eigenen unternehmerischen Leistung, die aus der Erfindung D.s entstanden ist, hat seine Arbeit eine große Bedeutung in der Automobil- und Motortechnik der ganzen Welt erlangt.

### **Literatur**

A. Hegele, G. D., Der Schöpfer d. Automobils, 1934;

W. Ehmer, G. D., der Erfinder, Arbeiter u. Mensch, 1934;

C. Matschoss, G. D. in d. Gesch. d. Automobils, 1934;

P. Siebertz, G. D., ein Revolutionär d. Technik, 1939, 41950;

ders., in: Lb. Schwaben I, 1940, S. 75-97 (L, P);

ders., G. D. u. Karl Benz, 1944;

ders., G. D. z. Gedächtnis, Eine Dokumentenslg., 1950;

R. Krauß, in: BJ V, S. 36 f. (L).

**Empfohlene Zitierweise**

, „Daimler, Gottlieb“, in: Neue Deutsche Biographie 3 (1957), S. 485-487  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---