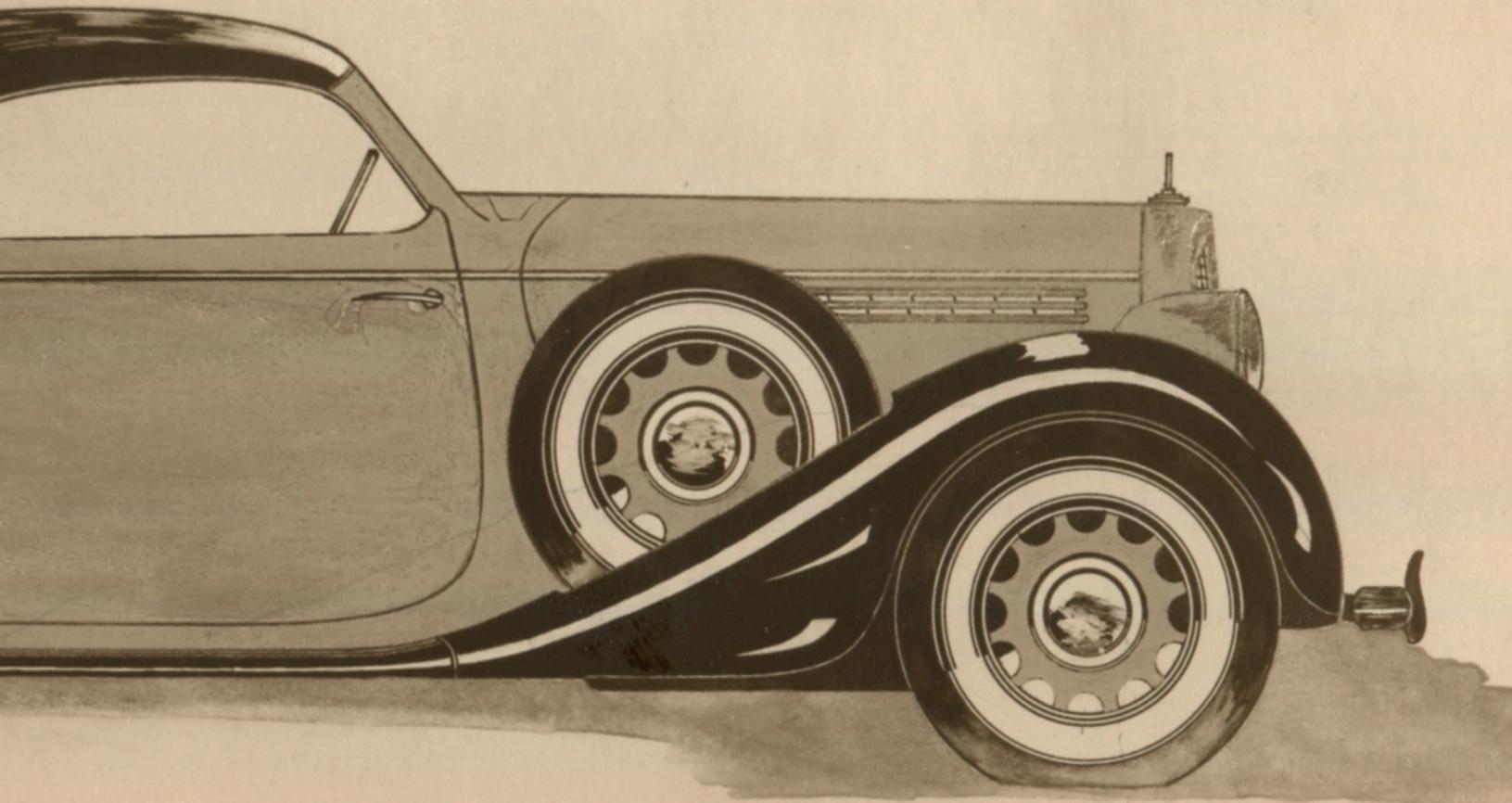


Maybach, das Dritte Reich und der Schah von Persien

Rezensionsexemplar mit Auszügen aus dem Bildband
„Maybach, das Dritte Reich und der Schah von Persien“.
Übernahme der Inhalte nur für Rezensionszwecke mit Nennung des Buchs!



Maybach SW 38

Hans-Jürgen Tücherer

Maybach, das Dritte Reich und der Shah von Persien

Copyright 2025 by Hans-Jürgen Tücherer und ROXXITY PUBLICATIONS

Auflage 1

Texte: Hans-Jürgen Tücherer

Historische Dokumente: Maybach-Motorenbau G.m.b.H., Landesarchiv Baden-Württemberg, Stadtarchiv Kerpen

Illustrationen und Fotos: Siehe Copyright-Informationen auf den jeweiligen Abbildungen

Design: Robert C. Cattrall

Website und Online-Shop: <https://roxxitymedia.com>

E-Mail: publications@roxxitymedia.com

Verlag und Autor haften nicht für Personen-, Sach- und Vermögensschäden.

Jede Art der Übersetzung, des Nachdrucks oder der Vervielfältigung (auch einzelner Teile) dieses Buches bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Autors.

Dies gilt auch für die Übersetzung, Speicherung und Verbreitung jedweder Art, sowie die Aufnahme auf elektronische Datenträger (z.B. E-Book, CD-Rom, DVD, Hard-Disk, USB-Stick etc.) und die Bereitstellung im Internet, Intranet etc.

Zuwiderhandlungen werden zivil- und strafrechtlich verfolgt.

Printed in the EU.

Inhalt

Editorial	9
Das Genie 1.0: Die Geschichte des Wilhelm Maybach	12
Karl Maybach: Der Konstrukteur und seine Luxusautomarke	44
Die Maybach SW Automobile: Eine Erfolgsgeschichte in drei Akten	90
VIN 1660: Maybach SW 35 Cabriolet für Graf Berghe von Trips	104
VIN 1693: Maybach SW 38 Cabriolet für General Wilhelm Liese	148
VIN 1698: Maybach SW 38 Cabriolet für N.S. Gemeinschaft Kraft durch Freude	204
VIN 1984: Maybach SW 38 Pullman-Limousine für I.G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft	236
VIN 2007: Maybach SW 38 Sport-Cabriolet für Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann	260
VIN 1641: Maybach SW 38 Cabriolet für das Oberkommando des Heeres	289
VIN 2150: Maybach SW 38 Cabriolet für Reichsführer SS Heinrich Himmler	330
VIN 2182: Maybach SW 38 Pullman für die Kaiserlich-Iranische Ge- sandtschaft	370
VIN 2192: Maybach SW 38 Cabriolet für General der Artillerie Wilhelm Keitel	426
Vielen Dank für die wunderbare Unterstützung!	535
Die Quellen zu diesem Buch	536

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser!

Wenn man, wie ich, auf mehr als vier Jahrzehnte Berufserfahrung in der Welt des Journalismus zurückblicken kann, weiß man, wie oft Kommissar Zufall ins Leben eingreift. Positiv wie auch negativ.

Von klein auf interessierte ich mich für Autos. Später für alles, was fährt. Schon in der Schule liebte ich es, zu schreiben, während ich ab der fünften Klasse mit Mathematik auf Kriegsfuß stand. Was lag also näher, als nach mit Ach und Krach bestandener Fachhochschulreife Journalist zu werden?

In meinem Beruf hilft es enorm, neugierig zu sein. Mit offenen Augen durch die Welt zu gehen und sich nicht hinter dicken, hohen Mauern zu verbarrikadieren. Chancen zu erkennen und sie mal mehr, mal weniger konsequent zu nutzen.

Früher fuhr ich jeden Morgen zu meinem Postfach, heute kommt die Post 24 Stunden am Tag und in der Nacht via Internet auf meinen Monitor. Der SPAM-Filter meines E-Mail-Accounts hat Ruh, was mit absoluter Regelmäßigkeit zu erstaunlichen Erkenntnisgewinnen führt: Woher wissen diese unglaublich „hilfsbereiten“ Geister aus aller Welt nur, dass mir Schönheitsoperative Eingriffe genauso angeraten wären, wie der fleißige Einwurf von Stimulanzien fragwürdiger Provenienz? Ich vertraue hier lieber auf meinen VirensScanner ...

Im Sommer 2024 landete überraschend eine Nachricht von einem von mir sehr geschätzten Menschen in meiner Mailbox. Schön, mal wieder von diesem genialen Mann zu hören! Den Inhalt klassifizierte ich sofort als „BREAKING NEWS“! Beim Ausräumen des elterlichen Hauses war er nämlich im Keller auf einen Karton mit alten Aktenmappen gestoßen! Via Smartphone übermittelte er mir im Anhang ein paar Fotos dieser Dokumente. Interne Akten von Maybach. Aus der Vorkriegszeit. Beinahe 90 Jahre alt!

Sie stießen mir die Tür auf zu einer für mich vorher nur sehr rudimentär bekannten Welt: Die Autoindustrie im „Dritten Reich“, in den letzten Jahren direkt vor dem Zweiten Weltkrieg. Zu dieser Zeit war Maybach nicht nur Motorenproduzent, unter anderem für die Zeppelin-Luftschiffe, sondern auch noch ein unabhängiger Automobilhersteller in Friedrichshafen am Bodensee. Der mit seinen Luxusmodellen um die Käufergunst der Mächtigen, Reichen und Adeligen warb. In Deutschland im Wettbewerb mit Mercedes-Benz und Horch, international auch mit anderen Luxusmarken wie Rolls-Royce oder Bentley.

Bekanntlich kann es sich bis heute kaum ein Unternehmen leisten, in Bezug auf seine Kunden allzu wählerisch zu sein. In dieser Hinsicht machte in der von mir in diesem Buch beleuchteten Zeit von 1935 bis 1939 natürlich auch Maybach keine Ausnahme. Das Konvolut von neun Original-Auftragsmappen aus dieser Zeit, die ich nach dieser Kontaktaufnahme glücklicherweise erwerben konnte, erwies sich nicht nur als historisch überaus wertvoll, sondern auch als extrem spannend.

Diese Akten dokumentieren nicht nur den umfangreichen Schriftverkehr zwischen Hersteller, Kunden und Subunternehmern während des Baus dieser edlen Fahrzeuge. Sie sind auch ein erhellendes Sittenbild der Automobilbranche in einer Zeit, die wir glücklicherweise lange hinter uns gelassen haben.

Mein Aktenstudium führte schließlich zum Titel dieses Buches: „Maybach, das Dritte Reich und der Schah von Persien“. Dieser Bildband erzählt nicht nur die faszinierenden Geschichten, die sich rund um Kauf und Bau dieser Automobile entwickelten.

Die hochauflösenden fotografischen Reproduktionen ausgesuchter Dokumente dieser Vorgänge dokumentieren, mit welchen, zum Teil heutzutage fast unvorstellbaren Widerständen, die beteiligten Parteien beim Bau eines fabrikneuen, automobilen Statussymbols der Marke Maybach zu kämpfen hatten.

Dieses Werk zeigt auch, dass überbordende Bürokratie beileibe keine neumodische Erfindung der Bundesrepublik Deutschland oder der Europäischen Union ist. Es dokumentiert aber auch, wie sich Sachbearbeiter gerade in lächerlich kleinlichen Details gegen mächtige Nazi-Schergen auflehnten und schlussendlich tatsächlich obsieгten.

Und dass selbst Heinrich Himmler, der, als absolut skrupellos bekannte Reichsführer SS, allerhöchsten Wert darauflegte, dass sein zukünftiges Luxuscabriolet bis ins letzte Detail der geltenden, natürlich streng deutschen Straßenverkehrsordnung entsprach.

Welcher Polizist bitte hätte es denn damals gewagt, des Massenmörders Fahrzeug im Straßenverkehr zu kontrollieren oder gar zu beanstanden? Doch Ordnung musste offensichtlich schon damals sein!

Was Sie in Händen halten, ist alles andere als nur eine simple Dokumentation über die faszinierenden Maybach SW 35 und SW 38 Automobile. Nein, es menschelt auch erstaunlich häufig auf diesen Seiten. Komödiantische Züge gehören genauso dazu wie ein Hauch von Krimi im Stil von Tausendundeiner Nacht. Ebenso wie Machtspiele, auf die jeder Drehbuchautor stolz gewesen wäre.

So war ich überaus verblüfft zu erfahren, dass selbst mächtige Industriekapitäne ihre Hintern nicht auf edlen Ledersitzen ausbreiten durften, sondern sich auf schnöden Stoffbezügen drapieren mussten. Weil bereits für den am Horizont drohenden Krieg aufgerüstet wurde. Die Produktion von Stiefeln für Soldaten wurde wesentlich wichtiger eingeschätzt als die Befriedigung von persönlichen Luxuswünschen.

Es war ein wahnsinnig spannendes Vergnügen für mich, das Material für dieses Buch zu sichten, zu recherchieren und mich in diese fremde Materie hineinzuarbeiten. Das Exakt habe ich in diesem ebenso aufschlussreichen wie unterhaltsamen Werk verarbeitet.

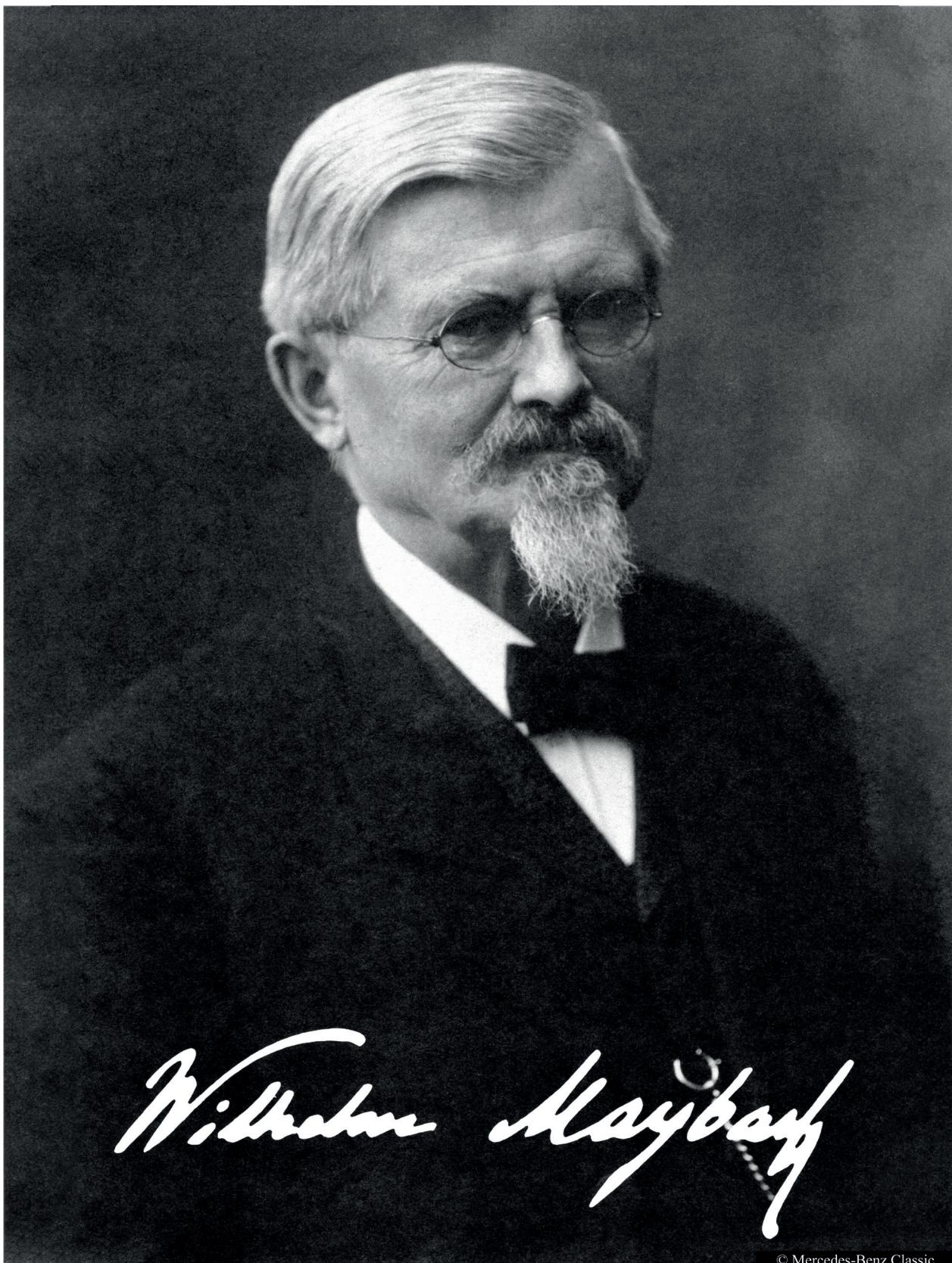
Ich gebe unumwunden zu: Es ist mir dabei ein ums andere Mal nicht gelungen, ausschließlich streng sachlich zu berichten. Nein, ich nahm mir immer wieder die Freiheit, zu werten, und auch durchaus ironisch zu kommentieren. Ich hoffe, dass mir dieser anspruchsvolle Spagat gelungen ist!

Vielleicht werden Sie sich wundern, dass die von mir zitierten Passagen aus den Akten des Maybach-Verkaufs zahlreiche Rechtschreibfehler und manchmal fremd wirkende Formulierungen aufweisen. Diese Entscheidung habe ich bewusst getroffen. Sie dient der häufig diskutierten, aber speziell in historischem Zusammenhang absolut notwendigen Authentizität. Ich habe absichtlich darauf verzichtet, die in den Originaldokumenten enthaltenen Fehler in Orthografie und Grammatik zu berichtigen, sie vielleicht auch noch der geltenden Rechtschreibung zu unterwerfen.

Ich denke, das ist, trotz manchmal erschwerter Verständlichkeit, in Ihrem Interesse geschehen! Schließlich interessieren Sie sich ja, das haben Sie durch den Kauf dieses Buches bewiesen, für die Marke Maybach, wie sie vor dem Zweiten Weltkrieg florierte.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Studium dieses Buchs!

Ihr
Hans-Jürgen Tücherer
Journalist und Autor



© Mercedes-Benz Classic

Das Genie 1.0

Die Geschichte des Wilhelm Maybach

Heilbronn, 9. Februar 1846. Heutzutage würde man diesen Lebenslauf wahrscheinlich eine typisch schwäbische Musterkarriere nennen: August Wilhelm Maybach, der spätere Mitgründer und Namensgeber der Maybach Motorenbau G.m.b.H., wurde am 9. Februar 1846 in Heilbronn als zweitältester Sohn geboren.

Fünf Jahre später zog seine Familie aus beruflichen Gründen nach Stuttgart um, wo sein Vater Christian Karl Maybach, ein gelernter Schreinermeister, beim Klavierbauer Schiedmayer neue Arbeit fand.

Doch diese Zeit war für die Familie nicht nur wirtschaftlich hart gewesen: Seine Mutter Luise Barbara Maybach bekam immer größere Probleme mit dem Herz und verstarb 1853. Nur drei Jahre später, am 8. März 1866, fiel der Vater einem Unfall zum Opfer und hinterließ Wilhelm, wie er kurz gerufen wurde, und seine vier Brüder als Waisen.

Die entfernte Verwandte, die Christian Karl Maybach nach dem Tod seiner Frau bei der täglichen Versorgung seiner Kinder geholfen hatte, kam auf eine ebenso ungewöhnliche wie wirksame Idee:

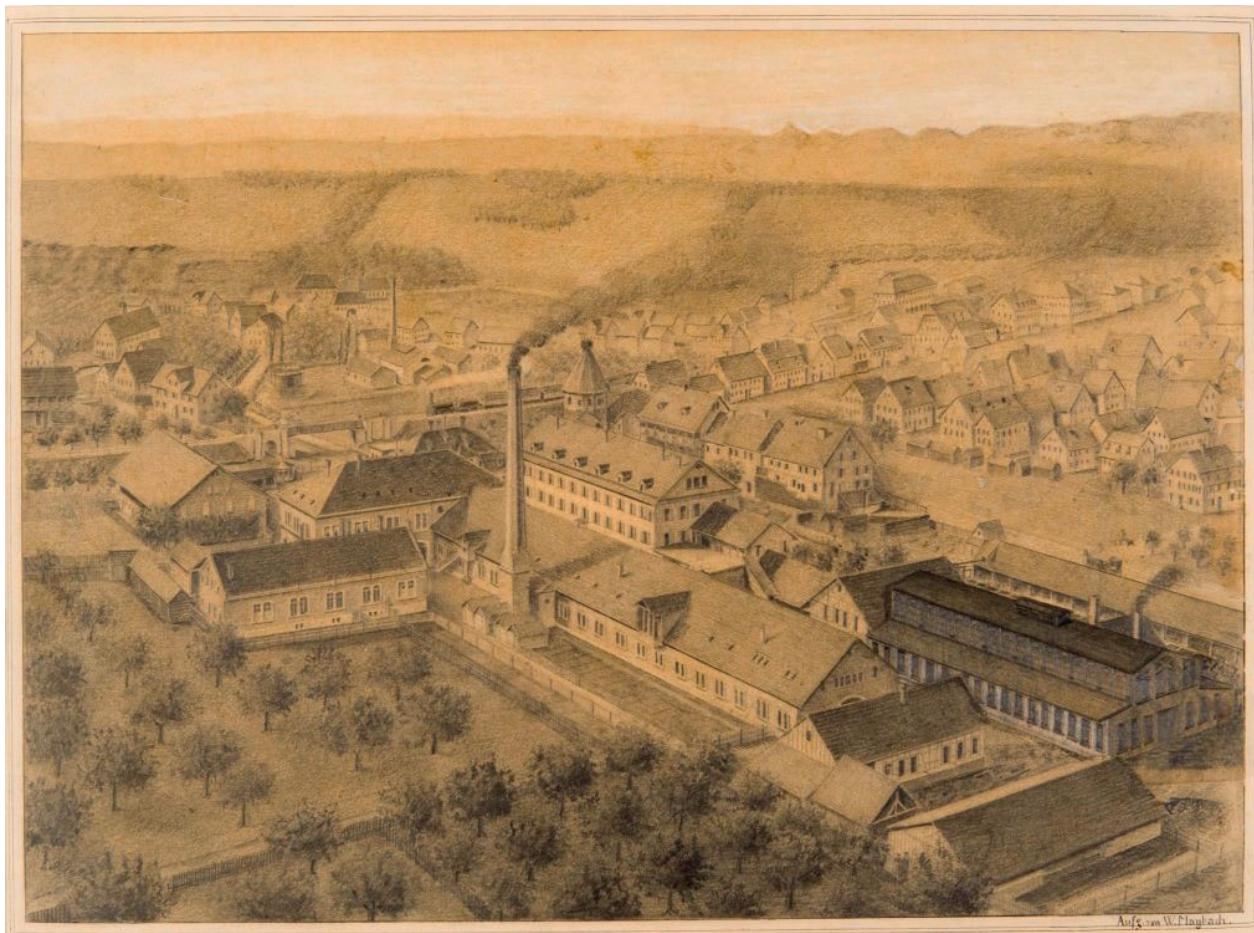
Knapp zwei Wochen nach dem Tod des Familienoberhaupts veröffentlichte sie im „Stuttgarter Anzeiger“ diese Annonce: „Da sie nun gar keine Mittel zu ihrer Erhaltung haben, auch an Kleidern und Weißzeug sehr entblößt sind, so ergeht daher die herzliche Bitte an wohlthätige Menschen, sich der armen Kinder durch Liebesgaben annehmen zu wollen, auch die kleinste Gabe ist willkommen.“

Diese Initiative führte schnell zum Erfolg: Alle fünf Kinder kamen in geordneten Verhältnissen unter, wenn auch voneinander getrennt. Wilhelm wurde vom evangelischen Pfarrer Gustav Werner in das von ihm gegründete Waisenheim Bruderhaus in Reutlingen aufgenommen.

Die Philosophie des Geistlichen war es, den ihm und seinen Mitarbeitern anvertrauten Kindern nicht nur christlich zu erziehen, sondern ihnen auch eine ordentliche Ausbildung mit auf den Weg zu geben.

Das Schicksal in Person von Pfarrer Werner sorgte auch dafür, dass er in dieser Einrichtung nicht, wie eigentlich vorgesehen, eine Ausbildung im Bäcker- und Konditorhandwerk machte: Wilhelm Maybachs Talente blieben nicht verborgen, und sein außerordentliches Zeichentalent inspirierte den Geistlichen dazu, ihn ab Frühjahr 1861 in der angeschlossenen Maschinenfabrik eine Lehre zum technischen Zeichner und Konstrukteur machen zu lassen.

Was sich offensichtlich auszahlte, wie seine auf der nächsten Seite gezeigte Zeichnung vom „Bruderhaus“ zeigt, die er in dieser Zeit gezeichnet hatte. Im Sommer 1865 schloss er dann seine Ausbildung erfolgreich ab.



Maybach wurde nun als technischer Zeichner angestellt, wo er im Herbst 1865 eine weitere, für sein gesamtes Leben schicksalhafte Begegnung hatte: Der nur zwölf Jahre ältere Gottlieb Daimler übernahm damals die Leitung der Maschinenfabrik zum Bruderhaus und lernte schon bald das große Talent Maybach sehr zu schätzen. In der Folge arbeiteten die beiden immer enger zusammen. Eine Verbindung, die nicht nur beruflich erfolgreich war: Auf der Hochzeit seines Vorgesetzten traf er 1867 zum ersten Mal Bertha Habermaß, eine Freundin der Braut. Allerdings dauerte es noch einige Jahre, bis sie sich wiedersahen, und insgesamt elf Jahre, bis sich dieses Paar am 5. September 1878 schließlich das Jawort gab. Weniger als ein Jahr später, am 6. Juli 1879, erblickte ihr Sohn, der auf den Namen Carl Wilhelm Albert getauft wurde, das Licht der Welt. Der dann unter dem auf Karl vereinfachten Namen schon bald die faszinierende Welt des väterlichen Konstruktionsbüros für sich entdeckte. Die nächste Generation Maybach machte sich bereit!

In der Zwischenzeit war für den jungen Techniker viel passiert: Nach dreizehn, für seine persönliche Entwicklung äußerst wertvollen Jahren folgte Maybach, im Alter von nur 23 Jahren, im September 1869 seinem Freund Gottlieb zu dessen neuer Wirkungsstätte, der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe. Wobei für beider Entwicklung sicherlich erwähnenswert ist, dass sie noch während ihrer Zeit in Reutlingen ihr jeweils erstes Patent erhalten hatten. Dort warfen sie ihre jeweiligen Talente gemeinsam in den Ring: Maybach, der Mann mit innovativen Konstruktionsideen. Daimler als Genie in Fabrikations- und Organisationsfragen. Ihre erfolgreiche Zusammenarbeit blieb nicht unbemerkt: 1872 warb Eugen Langen die beiden ab und transferierte sie zur Gasmotorenfabrik Deutz nach Köln.

Eine Verbindung, die nicht nur beruflich erfolgreich war: Auf der Hochzeit seines Vorgesetzten Mit zeitlichem Versatz, zuerst kam Maybach, der nach den Plänen seines Mentors die fälligen Erweiterungsbauten des Unternehmens vorantrieb. Die erweiterte Produktion übergab er dann an Daimler, nachdem der in Karlsruhe seine Kündigungsfrist abgelaufen hatte und bei ihrem neuen Arbeitgeber in die Direktion eingetreten war. Maybach wurde dann mit nur 26 Jahren bereits Chef des Konstruktionsbüros.

Von Anfang an ließ das Duo infernale aus dem Schwabenländle in seiner neuen Wirkungsstätte keinen Stein auf dem anderen. Was allerdings einem gewissen Nikolaus Otto, der als Entwickler ebenfalls in dieser Firma angestellt war, überhaupt nicht gefiel. Dabei waren es seine zwei neuen Kollegen, die ihm entscheidend dabei halfen, den von ihm erfundenen „Viertaktgasmotor mit verdichteter Ladung“ zu perfektionieren und ihn damit zur Serienreife zu bringen. Ihre gemeinsame Pionierleistung dient bis zum heutigen Tag als Grundlage für unsere Verbrennungsmotoren.

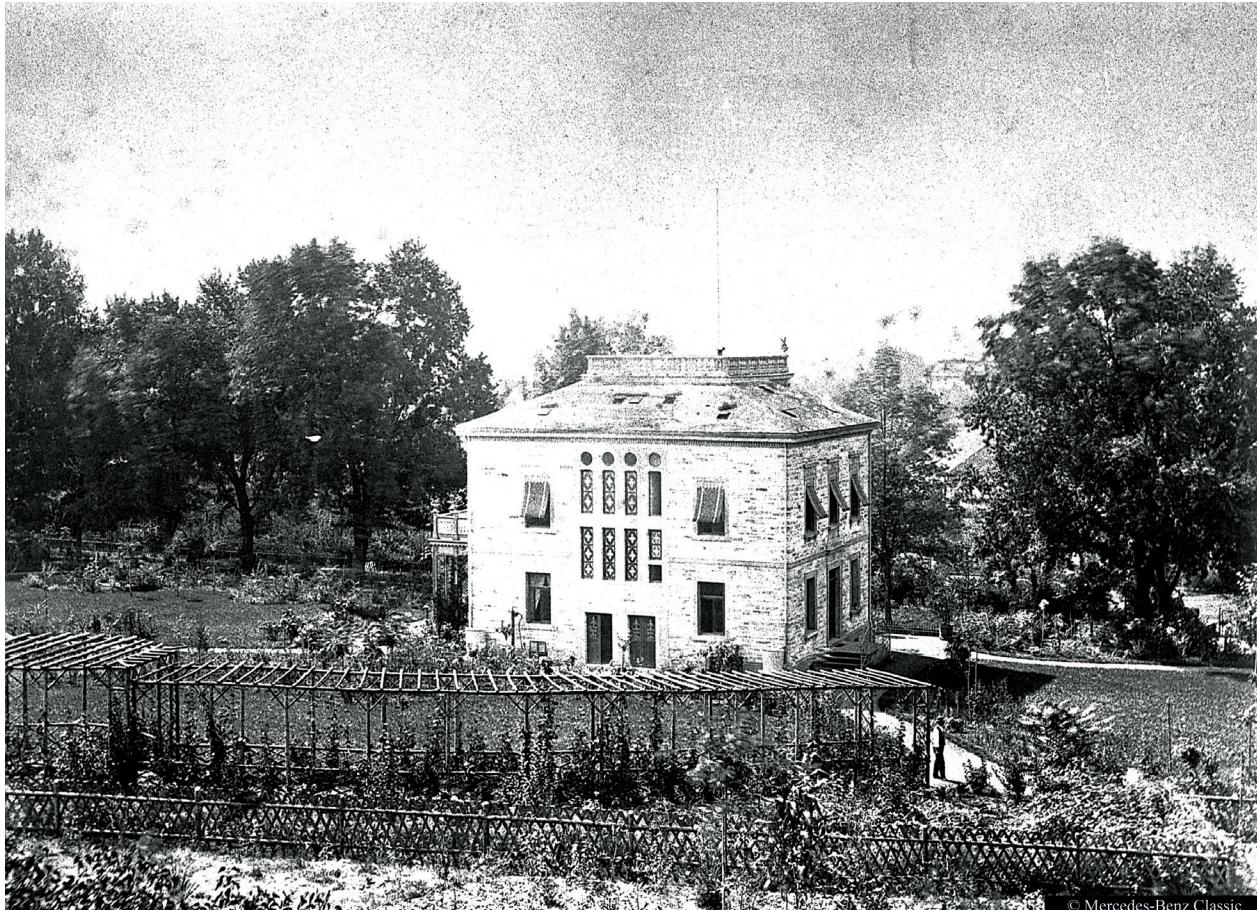
Wilhelm Maybach war der Mann mit den genialen Ideen, Gottlieb Daimler sorgte für perfekte Produktionsbedingungen. Mit ihren Qualitäten trieben sie dem Ottomotor seine Kinderkrankheiten aus, was dessen Präsentation auf der Weltausstellung in Paris im Jahr 1878 zum durchschlagenden Erfolg machte: Der Motor schlug ein, die Auftragsbücher füllten sich zum Bersten! Die Dividende des Unternehmens stieg nach großen Verlusten in der Entwicklungsphase auf bis zu 96 Prozent im Geschäftsjahr 1882/83!

Doch einen breiten Graben konnten alle Beteiligten nicht überwinden: Während Otto lieber einen großen, stationären Motor bauen wollte, sahen Daimler und Maybach die Zukunft in einem kompakten, schnelllaufenden Motor für den Einsatz in Fahrzeugen. Die permanenten Konflikte zwischen diesen drei Männern auf der Technikseite und dem Vorstand, der stets die Finanzen im Blick hatte, führten am 28. Dezember 1881 zur Kündigung des Fertigungsgenies Gottlieb Daimler durch das Unternehmen.

Wilhelm Maybachs Reaktion auf diese neue Entwicklung ließ nicht lange auf sich warten: Er verließ die Firma von sich aus und schloss weniger als vier Monate später einen neuen Arbeitsvertrag mit seinem altbewährten Gefährten. Darin hieß es damals kurz und bündig, dass Maybach „bei Herrn Daimler in Cannstatt die Stelle als Ingenieur und Konstrukteur zur Ausarbeitung und praktischen Durchführung diverser Projekte im maschinentechnischen Fache übernimmt, welche ihm von Herrn Daimler aufgetragen werden.“

Als monatliches Gehalt wurden, man beachte die Währungsumstellung, 300 Mark vereinbart. Dazu weitere 100 Mark pro Monat aus der Verzinsung eines Kapitals, das Daimler für sein Technikgenie angelegt und in der schriftlichen Vereinbarung festgehalten hatte: „Um die Interessen des Herrn Maybach mit denen des Herrn Daimler dauerhaft zu verbinden, setzt Herr Daimler eine Summe von 30 000, in Worten dreißigtausend, Mark aus, zu dem besonderen Zwecke der Beteiligung des Herrn Maybach an einem aus den obigen Projekten resultierenden Fabrikationsgeschäft in der Weise, daß Herr Maybach vorerst, während seiner eigenen Dienstzeit, jährlich 4 % Zinsen aus obiger Summe von 30 000 Mark, das ist 1200 Mark, erhält, bis die Beteiligung mit dieser Summe je nach der Entwicklung des zu errichtenden Geschäfts teilweise oder ganz ermöglicht ist.“

Falls Maybach innerhalb von fünfeinhalb Jahren sterben würde, „hat Herr Daimler an seine Familie außer dem fälligen Gehalt und Gewinnanteil einmal die Summe von 10 000 Mark, nach weiteren fünf Jahren 5 000 Mark einmal in bar zu zahlen.“ Eine Vereinbarung, die nicht nur schriftlich dokumentierte, wie wichtig Maybach für Daimler war, sondern wie überzeugt er auch von seinen neuen Plänen in der Selbständigkeit war.



Direkt nach Ablauf seiner sechsmonatigen Kündigungsfrist zog Gottlieb Daimler mit seiner Familie im Juli 1882 in ein Haus um, das er in Cannstatt gekauft hatte. In dessen Garten gab es ein Gewächshaus, das er in eine Werkstatt umbauen ließ.



Nach Ende seines eigenen Arbeitsvertrags folgte ihm Wilhelm Maybach zwei Monate später nach Stuttgart. Und war zusammen mit Daimlers Assistenten Karl Linck einer von drei Personen, die Zutritt zu diesem neuen „Entwicklungscentrum“ hatten. Die herausragend neue Komponente an ihrem Projekt war damals der Treibstoff: Benzin statt Gas, wofür man in der Folge im Garten auch noch eine Grube für einen großen Tank aushob. Der deutsche Autor Dr. Kurt Rathke bezeichnete dieses Arrangement in seiner 1953 erschienenen Biografie von Wilhelm Maybach als „die erste Tankstelle und die erste Garage der Welt“.

Auf dem Weg zur Massenproduktion eines kleinen, schnelllaufenden Motors entpuppte sich die Entwicklung einer perfekt funktionierenden Zündung als höchste Hürde. Ihre Lösung dafür war ein sogenanntes „Glührohr“, das das Gemisch am oberen Totpunkt des Kolbens automatisch entzündete. Das Patent dafür wurde unter der Nummer 28 022 am 24. August 1884 erteilt. Ein Prinzip, dass in der Folge rund 15 Jahre lang die Konstruktion schnelllaufender Benzinmotoren dominieren sollte.

Heutzutage würde man es wohl „Homeoffice“ nennen: Damals war es ein Behelf, weil die neue Werkstatt noch nicht fertiggestellt war: Zu Beginn der Stuttgart-Ära arbeitete Wilhelm Maybach in seiner Wohnung in der Ludwigsburger Straße an der Konstruktion ihrer neuen, kompakt dimensionierten Benziner.

Für den Bau der ersten Prototypen verbündete man sich damals mit der ebenfalls in Stuttgart angesiedelten Firma Heinrich Kurtz, die in ihrer Metallgießerei normalerweise Glocken produzierte. Bereits am 15. August 1883 wurde der erste fertige Einzylinder-Viertaktmotor in Maybachs Wohnung geliefert. Montiert auf einen Holzklotz. Nicht schön, aber funktionell!

Drei Monate später kam schon das nächste, etwas größere Muster ins Haus. Maybachs Schlagzahl war enorm: Im Januar 1884 stand schließlich die nächste Evolution in seinem häuslichen Arbeitszimmer, zum ersten Mal mit einem runden, geschlossenen Gehäuse. Dessen stehende Form diesem kleinen Triebwerk schnell den Spitznamen „Standuhr“ verlieh.

Schließlich war es endlich Zeit für den Umzug der Versuchsträger ins Glashaus der Daimler-Villa. Wo dann auch die ersten praktischen Versuche stattfanden. Die allerdings immer deutlicher zeigten, wie unterschiedlich die Charaktere der beiden Partner waren: Gottlieb Daimler war immer mit Vollgas und Blickrichtung Massenproduktion voraus unterwegs. Wilhelm Maybach, dem nüchternen Konstrukteur, konzentrierte sich auf optimale technische Funktion und makellose Zuverlässigkeit. Harte, aber stets konstruktive Diskussionen gehörten bei ihnen zur Tagesordnung.

Während Maybach seinen Motor immer weiter optimieren wollte, drängte Daimler darauf, die Neuentwicklung möglichst schnell und weit gestreut zu verkaufen. Maximaler Gewinn war sein Ziel, schließlich steckte auch sein eigenes Kapital in diesem Projekt. Er stellte sich vor, wie man nicht nur Kutschen damit antreiben konnte, sondern auch landwirtschaftliche Geräte, Zweiräder, Nutzfahrzeuge, Lokomotiven, Boote und vieles mehr! Außerdem hatte er die Vision, dass ihr neuer Antrieb die Pferde und Rinder als Zugmittel in der Landwirtschaft ablösen würde.



© Mercedes-Benz Classic

Karl Maybach

Der Konstrukteur und seine Luxusautomarke

Köln-Deutz, 6. Juli 1879. Es gab und gibt bis heute nicht wenige Kinder, deren Versuch, in die Fußstapfen eines genialen Vaters zu treten, kläglich scheitert. Was aber zweifellos nicht auf Karl Maybach zutraf, den Sohn von Wilhelm Maybach. Was vermutlich auch sehr viel daran lag, dass der Vater seinen Sprössling schon früh in die Firma mitnahm und ihn so von klein auf mit Technik vertraut machte.

Doch blenden wir zurück zum Anfang: Am 6. Juli 1879, ziemlich genau zehn Monate nach ihrer Hochzeit mit dem Konstrukteur Wilhelm Maybach, gebar seine Frau Bertha in Köln-Deutz ihren ersten Sohn Carl Wilhelm Albert. Dessen Name aber, außer auf der Geburtsurkunde, dann mit „K“ geschrieben wurde. Die Familie blieb damals nicht mehr allzu lange im Rheinland. So wie Wilhelm Maybach seinem Protegé Gottlieb Daimler 1872 zur Gasmotorenfabrik Deutz gefolgt war, entschieden sie sich auch rund zehn Jahre später zusammen, dort zu kündigen und ins Schwabenländle zurückzukehren. Ein Entschluss, der nicht nur durch stark von der Firmenleitung abweichende Ideen bezüglich der zukünftigen Ausrichtung des Unternehmens beeinflusst war, sondern auch von den ebenso permanenten wie nervtötenden Streitigkeiten mit Nikolaus Otto, der in Deutz ebenfalls als Konstrukteur angestellt war. Und dort keine anderen Technikgötter neben sich dulden wollte.

Das Duo zog nach Cannstatt, das wegen seiner 19 Mineralquellen nach der Machtergreifung durch die Nazis am 30. Januar 1933 den Titel „Bad“ erhielt und heute ein Stadtteil von Stuttgart ist. Wilhelm Maybachs neuer Arbeitgeber Gottlieb Daimler hatte sich dort eine Villa gekauft, in deren Garten ein großes Gewächshaus stand, das sie zu ihrem „Entwicklungscentrum“ umbauten. Bevor sie ihre neue Firma beziehen konnten, war der Erfinder Maybach nicht untätig geblieben und hatte in seiner in der Ludwigsburger Straße nicht allzu weit entfernten Wohnung ihren ersten eigenen Verbrennungsmotor entwickelt, der wegen seiner senkrechten Bauweise oft „Standuhr“ genannt wurde.

Von Anfang an dabei war sein Sohn Karl. Der es von klein auf geliebt hatte, seinen Vater ins Büro der Gasmotorenfabrik, praktisch seinem ersten Abenteuerspielplatz, zu begleiten. Weshalb er auch im Herbst 1886, im zarten Alter von nur sieben Jahren, einer der frühesten Beifahrer des ersten Daimler-Automobils war, das noch auf einer umgebauten Kutsche basierte. Zuerst rollten sie noch im Garten der Daimler-Villa auf und ab, dann folgten Probefahrten auf den Straßen in und rund um Cannstatt. Karls zukünftige Entwicklung wurde zweifellos auch durch diese faszinierenden Erlebnisse vorbestimmt.

Wilhelm Maybach wusste aus eigener Erfahrung sehr gut, wie wichtig eine gute Ausbildung war, und so schickte er seinen Sohn auf die Realschule in Cannstatt, die der im Jahr 1897 mit der Mittleren Reife abschloss. Sein erstes berufsnahes Praktikum hatte er schon vorher bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft begonnen. Glück hatte der Filius bei seiner Musterung zum damals vorgeschriebenen Wehrdienst, der ihm wegen Untauglichkeit erspart blieb.

Am 1. November 1897 begann er ein zweijähriges Praktikum bei der Maschinenfabrik Esslingen, einem zu dieser Zeit führenden Hersteller von Dampflokomotiven und schweren Maschinen. Im Frühjahr 1900 startete Karl Maybach mit seiner Ausbildung in der Abteilung Maschinenbau an der Königlichen Baugewerkschule in Stuttgart, wo er sich weiteres wertvolles Rüstzeug für seine berufliche Zukunft als Techniker verdiente. Sein Abschluss dort war mit der Note „Gut“ zwar nicht überragend, bewies aber, dass er sich auf dem richtigen Weg befand.

Der zweifellos sehr stark vom überaus engen Verhältnis zu seinem Vater geprägt war, der seinen Sohnemann aus nächster Nähe an allen seinen Entwicklungen teilhaben ließ. War die Praxis nicht schon immer ein viel besserer Lehrer als die graue Theorie gewesen? Vor allem, weil er bei einem wahren Meister seines Faches lernen konnte, der ständig neue Dinge erfand, die noch in keinem Lehrbuch zu finden waren. Karl Maybach erlebte die Entwicklung von Motoren und den mit ihnen betriebenen Fahrzeugen erste Reihe fußfrei mit. Was hätte ihm Besseres passieren können?



Karl Maybach (links) mit seinen Eltern und Geschwistern zuhause in Cannstatt.

Sein Vater hatte die weitgefächerte Ausbildung minutiös geplant und schickte seinen Sohn schon bald in die Welt hinaus, zuerst im Jahr 1902 mit kaum getrocknetem Maschinentechniker-Diplom zum Waffen- und Maschinenbauer Ludwig Loewe & Co. nach Berlin. Wo er in den nächsten sechs Monaten die industrielle Produktion nach den Prinzipien der damals führenden Vorbilder in Amerika erlernte. Seine nächste Station war 1902 Neubabelsberg bei Potsdam. Dort hatte Max von Duttenhofer, der Aufsichtsratsvorsitzende der Daimler-Motoren-Gesellschaft, zum Jahreswechsel 1888/89 die Centralstelle wissenschaftlich-technischer Untersuchungen mitgegründet.

Stillstand bedeutete auch damals schon Rückstand und so waren weitere Stationen des lernbegierigen Nachwuchstalents das schweizerische Lausanne und Oxford in England. An diesen beiden Stationen eignete sich der junge Maybach Sprachkenntnisse in Französisch und Englisch an, die er sein ganzes Leben lange weiter pflegte.

1904 zog es den Junior zurück in die schwäbische Heimat. Karl heuerte wieder bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft und damit in der Firma seines Vaters an, wo er drei Jahre lang als Versuchingenieur und, nach der Rückkehr von Wilhelm Maybach aus seiner langen Kur, auch als dessen direkter Assistent arbeitete. Womit er natürlich auch an dessen wegweisenden Konstruktionen dieser Zeit beteiligt war.

Durch seine Tätigkeit kam er auch in Kontakt mit dem für den Markenaufbau auch damals schon so wichtigen Motorsport. So begleitete er in seinem ersten Dienstjahr seinen Vater, der zu dieser Zeit immer noch Rekondaleszent war, zum prestigereichsten Autorennen dieser Zeit. Ihre Anreise war damals vergleichsweise kurz, weil das Gordon-Bennett-Rennen in diesem Jahr im hügeligen Taunus in Deutschland ausgetragen wurde.

Grund dafür war, dass die sich jährlich wiederholenden Wettbewerbe immer in dem Land ausgetragen wurden, aus dem das Rennauto des Vorjahrssiegers kam. 1903, ein Jahr zuvor, hatte der Belgier Camille Jenatzy das Rennen in Irland auf einem von Daimler-Handelspartner und Rennstallbesitzer Emil Jellinek gemeldeten Mercedes-Simplex 60 PS gewonnen.

Gegen motorisch deutlich überlegene Konkurrenz, denn knapp drei Wochen vor dem Start hatte es nachts einen verheerenden Brand in der Daimler-Fabrik auf dem Seelberg in Cannstatt gegeben. Neben allen Werkstätten und Produktionseinrichtungen wurden bei dieser Katastrophe nicht nur beinahe 100 Autos in verschiedenen Produktionsstadien vernichtet, sondern auch alle drei speziell für diesen Wettbewerb aufgebauten Rennwagen mit 90 PS starkem Vierzylinder. Was die Mercedes-Werksfahrer dazu gezwungen hatte, mit drei motorisch deutlich unterlegenen, von Kunden geliehenen Rennwagen mit nur 60 PS starken Triebwerken antreten zu müssen. Jenatzy ließ sich davon aber nicht beirren und schaffte die 592,72 Kilometer lange Strecke in seinem vom Amerikaner Gray Dinsmore geliehenen Mercedes-Rennwagen in nur 6:39 Stunden. Was einer für diese Zeit enormen Durchschnittsgeschwindigkeit von 89,184 km/h entsprach. Ein überzeugender Triumph über die bis zu 40 Pferdestärken stärkeren Konkurrenzfahrzeuge.

Beim Heimrennen in Deutschland am 17. Juni 1904 erschienen auch Kaiser Wilhelm II. samt Gattin und eine große Abordnung deutschen Adels zum Start in Bad Homburg. Alle Zuschauer, natürlich auch Vater und Sohn Maybach, erwarteten sich einen überlegenen Mercedes-Sieg. Doch weit gefehlt: Camille Jenatzy verlor zwei Mal viel Zeit mit Problemen beim Tanken, was ihn viel mehr Zeit kostete als die rund elf Minuten, die er beim Zieleinlauf auf den französischen Sieger Léon Théry auf einem zehn PS schwächeren Richard-Brasier eingebüßt hatte. Spätestens ein Jahr später, bei ihrem Besuch des letzten Rennens, das unter dem Namen des amerikanischen Zeitungsverlegers Gordon Bennett ausgetragen wurde, mussten die beiden Maybachs noch eindrücklicher feststellen, dass sie dringend technisch nachlegen mussten: Ihre drei Mercedes hatten nur auf den Rängen fünf, sieben und zehn die Ziellinie gekreuzt. Ein neuer, stärkerer Motor musste her!



© Mercedes-Benz Classic

Das Werk der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim.

Nachdem Wilhelm Maybach Ende 1904 seine Arbeit in der Daimler-Motoren-Gesellschaft wieder aufgenommen hatte, machte er sich im neuen Jahr mit Karl an die Entwicklung eines leistungsstärkeren Sechszylindermotors mit elf Liter Hubraum für die Mercedes-Rennwagen. Ihr Ziel waren damals 120 Pferdestärken. Als das Triebwerk lief und im Fahrzeug eingebaut war, übernahm Karl mit großem Eifer die Testfahrten. Ganz offensichtlich funktionierte das neue Kraftpaket ganz wie erwartet: Bei einer Erprobungsfahrt im nördlichen Schwarzwald erwischte ihn ein Polizist in der Gemeinde Dobel bei einer Geschwindigkeitsübertretung. Zumindest seiner Meinung nach, denn er schätzte, dass der Mercedes mit „gewaltigen“ zwölf Stundenkilometern durch die kleine Ortschaft gedonnert war. Was der Schutzmänn wörtlich als „Geschwindigkeitsorgie“ wertete und dafür eine Strafe in Höhe von zwölf Mark erhob. Ersatzweise wurden dem jungen Raser Maybach zwei Tage Haft angedroht. Für welche Strafe sich der dynamische Fahrer damals entschieden hatte, ist leider nicht überliefert ...

Ihr Sechszylinder-Reihenmotor gelang den beiden Technikern außerordentlich gut, auch wenn der Kurzhuber mit nur 120 Millimeter Hub und 140 Millimeter großen Zylinderbohrungen das ursprünglich anvisierte Leistungsziel mit „nur“ 106 PS bei 1 500 U/min um mehr als zehn Prozent verfehlte. Im Herbst 1906 war die Erprobung dieses Motors weitgehend abgeschlossen.

Weil Karl Maybach hautnah miterleben musste, wie sich das Verhältnis seines Vaters zur Geschäftsleitung der Firma, für die sie beide arbeiteten, immer weiter verschlechtert hatte, suchte er sich in Absprache mit ihm ein neues Betätigungsgebiet. Das ihn im September 1906, seinen Sprachkenntnissen war Dank, nach Saint-Ouen bei Paris führte.

Zur Société d'Atelier de Construction. Die ihn mit der für die damalige Zeit perfekten Herausforderung für das Herz und den Kopf eines Technikers gelockt hatten: „Bauen Sie einen Automotor mit mindestens 150 PS!“ Eine Aufgabe, in die er sich mit vollem Elan stürzte! Und mit der tatkräftigen Unterstützung des Herrn Papa! Was heutzutage dank Telefon, E-Mail und Zoom-Konferenz eine deutlich leichtere Aufgabe wäre als einst zu Beginn des 20. Jahrhunderts.



© Mercedes-Benz Classic

Karl Maybach auf Probefahrt in einem Prototyp der Société d'Atelier de Construction.

Damals erfolgte ihr Fernunterricht noch per Brief. Angeblich tauschten sich die beiden Generationen seinerzeit in mehr als 250 Briefen aus. Und das nicht nur über technische Details und Ideen zur Perfektionierung der Motorenproduktion.

Karl Maybach hasste es zutiefst, aus der Ferne erfahren zu müssen, wie böse sein Vater in der Firma zuhause behandelt wurde, für die er so viele bahnbrechende Ideen ersonnen hatte. Der Sohn konnte es nicht ertragen, wie übel dem in Frankreich als „König der Konstrukteure“ gerühmten Genie mitgespielt wurde. Das alles ging nicht spurlos am Filius vorbei, was wiederum gerade seinem Vater nicht verborgen blieb. Er hatte ein feines Gespür dafür, die regelmäßigen Briefe aus Paris Wort für Wort zu analysieren. Er zog die Notbremse, bevor seine eigenen Probleme auch seinen Sprössling Karl nervlich aufreihen konnten. Er und seine Frau hatten schon genug unter der geistigen Behinderung ihres jüngeren Sohns Adolf zu leiden.

Wilhelm Maybach hatte deshalb in der Zwischenzeit einen neuen Plan für sich und Karl erdacht: Er glaubte, dass Opel die richtige Adresse für ihre Ideen war, und so bat er seinen Sohn per Brief vom 4. Juni 1908, so schnell wie möglich nach Hause zurückzukehren.

Die Maybach SW Automobile

Eine Erfolgsgeschichte in drei Akten

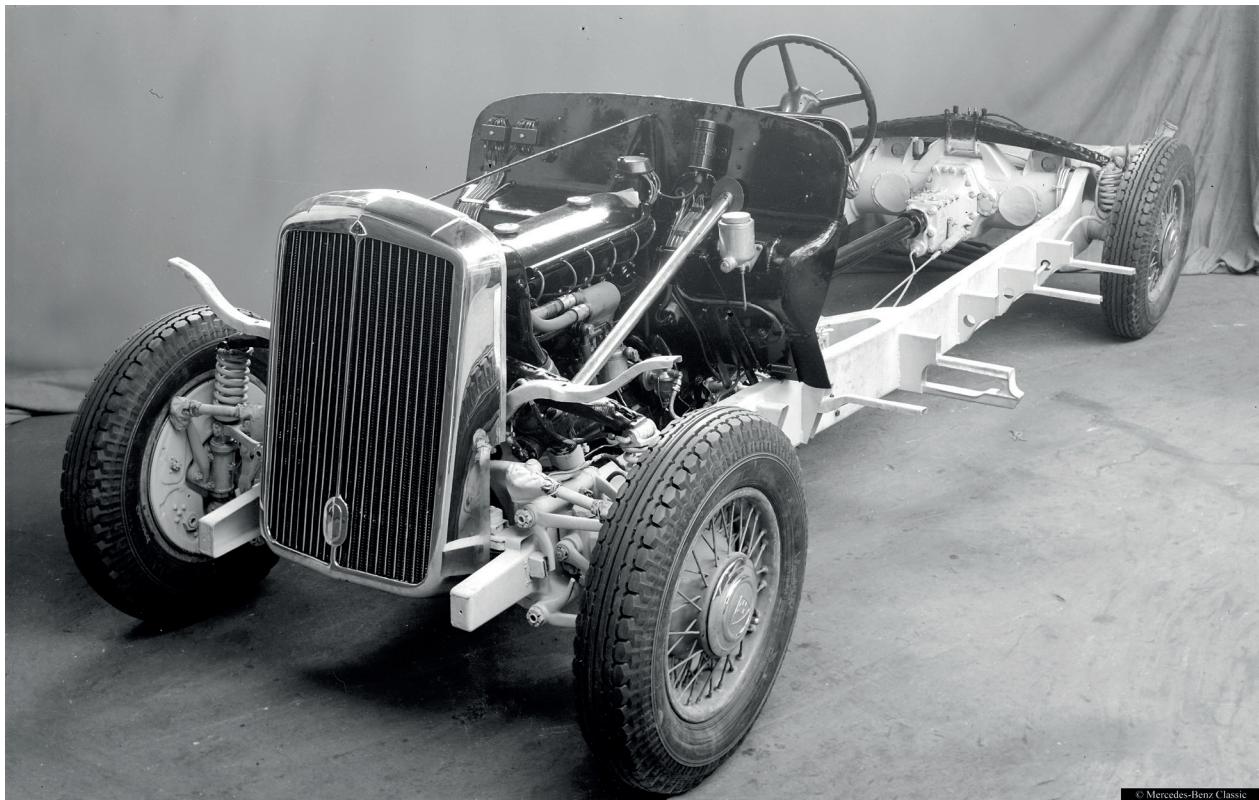
Berlin, 15. Februar 1935. Die 25. Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin, kurz IAMA, war damals die perfekte Bühne, um den neuen Maybach SW 35 zum ersten Mal in der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Wie ich Ihnen im Portrait von Karl Maybach auf den Seiten zuvor erzählen durfte, war der Chef und Namensgeber der Friedrichshafener Luxusmanufaktur niemals verdächtig gewesen, mit den Nazis paktiert zu haben. Doch natürlich war er, ganz Geschäftsmann und Pragmatiker, auch intelligent genug, die Realitäten dieser Zeit anzuerkennen und zu verstehen, dass die Repräsentanten dieses Unrechtsregimes auch ebenso potenzielle wie finanziell mächtige Kunden für seine Automobile waren. Vor allem, weil die Nazis es, wie Sie auf den weiteren Seiten dieses Buches sehen werden, hervorragend verstanden, das Deutsche Reich für ihre noblen, fahrbaren Untersätze bezahlen zu lassen.

Weil die Messe damals auf dem Messegelände am Kaiserdamm in Berlin stattfand, ließ es sich der bekennende Autofan Adolf Hitler natürlich nicht nehmen, diese weltweit wohl bedeutendste Automobilausstellung auch im Jahr 1935 persönlich zu eröffnen. Leider ist mir nicht bekannt, ob seine publikumswirksamen Besuche auf den Messeständen der natürlich deutschen Automobilhersteller auch schon damals so minutiös getaktet waren, wie es heutzutage für einen deutschen Bundeskanzler auf der längst nur noch alle zwei Jahre stattfindenden Internationalen Automobilausstellung üblich ist. Gut, jetzt mal ganz ehrlich: Ist das, was sich mittlerweile kurz IAA nennt, nicht eher zum modernen Treppenwitz der Automobilbranche verkommen? Stell' dir vor, es ist IAA in München, verteilt über die ganze Stadt. Kaum einer der großen Hersteller stellt noch aus, und die Autofans bleiben in Massen zuhause! Thema verfehlt, setzen, Note Sechs!

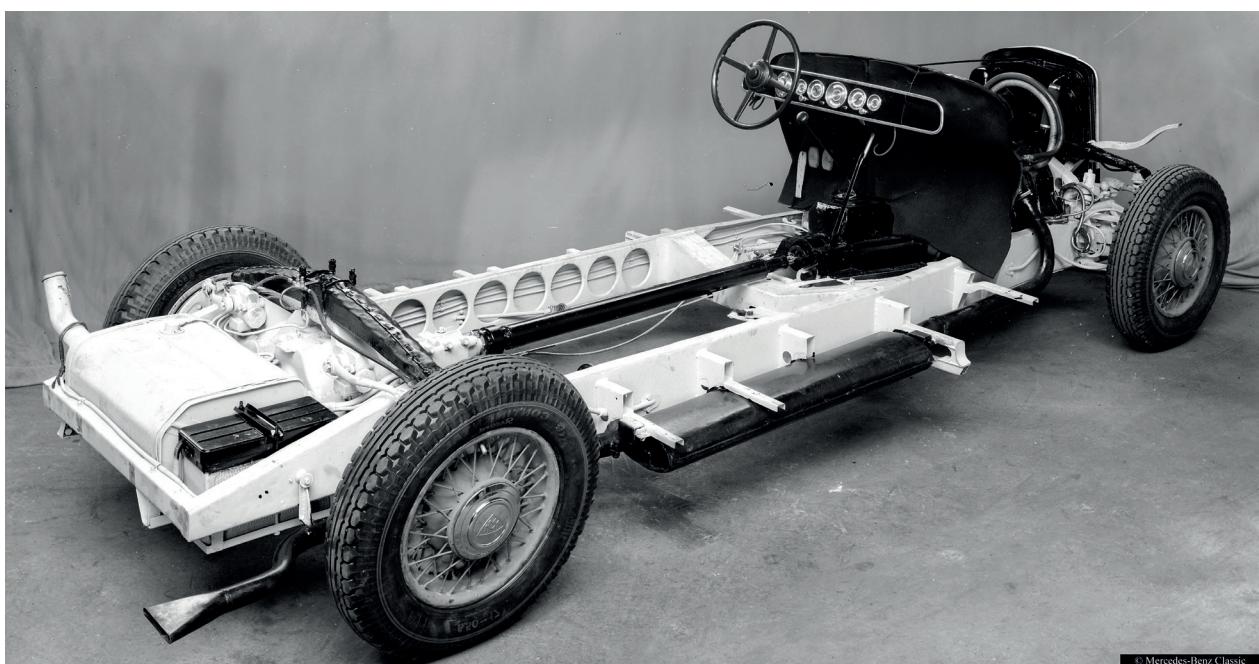
Ich schweife ab, denn ich wollte Ihnen doch erzählen, dass sich der „Führer und Reichskanzler“ in diesem Jahr auch auf dem Maybach-Stand die Ehre gab und sich von Karl Maybach die Exponate, darunter natürlich auch den neuen SW 35, erklären ließ. Das links abgebildete Foto stammt übrigens aus dem „Narodowe Archiwum Cyfrowe“, kurz NAC, dem „Nationalen Digitalen Archiv“ in Polen, wo jedes Jahr rund sieben Millionen zeitgeschichtliche Dokumente und Fotos eingescannt werden. Super Job! Vielen Dank für dieses einmalige Dokument der Zeitgeschichte, das ich Ihnen natürlich nicht vorenthalten wollte!

Allerdings blieb Adolf Hitler seiner persönlichen Lieblingsmarke mit dem Stern auf dem Kühlergrill auch nach der Präsentation der neuen Maybach-Automobile durch den Firmenchef treu. Am häufigsten mit ihm in Verbindung gebracht wird wohl der Mercedes-Benz 770K in der Karosserievariante „Großer Offener Tourenwagen“ von 1939. Der sein bevorzugtes Auto für öffentliche Auftritte auf den Straßen Deutschlands war. Mit einem gigantischen 7,7 Liter Reihen-Achtzylinder mit Kompressoraufladung und 230 PS. Die Karosserie gepanzert, natürlich mit Ausnahme des Faltverdecks aus Stoff, dazu eine 30 Millimeter starke Panzerglass-Frontscheibe.



© Mercedes-Benz Classic

Ein Maybach SW 35 Rolling Chassis von 1935 (oben und unten).



© Mercedes-Benz Classic

Doch zurück zu der neuen Maybach-Modellreihe mit der Bezeichnung „SW“, die vor allem der Beharrlichkeit des Entwicklungingenieurs Eugen Stump zu verdanken war. Seit 1932 hatte er hart an der Idee einer neuen, „kleinen“ Baureihe gearbeitet, die unter den Zwölfzylindermodellen des Hauses angesiedelt sein sollte. Sein unbeirrbarer Einsatz zahlte sich schließlich aus, als der Vorstand schließlich grünes Licht für diese Neuentwicklung gab, die mit einigen technischen Innovationen aufwartete.

Da war zuerst einmal die Abkehr von den bisher verwendeten, konventionellen Starrachsen hin zu „Schwingachsen“. Diese spezielle Art von Einzelradaufhängung war allerdings keine Maybach-eigene Erfindung, sondern kam auch bei den Mitbewerbern Mercedes-Benz und Horch zum Einsatz. Vorne gab es Doppel-Querlenker mit Spiralfedern und eine quer montierte Blattfeder. An der Hinterachse vertraute man auf Einzelradaufhängung nach dem Prinzip „Pendelachse“ mit robustem Querrohr samt darüber angeordneter Querblattfeder und jeweils einer Spiralfeder pro Rad.

Die Maybach-Techniker hatten diese Konstruktion auf vielen Testkilometern, viele davon in den nahegelegenen Alpen, immer weiter verfeinert, und damit vor allem einen höheren Fahrkomfort erzielt. Allerdings ist überliefert, dass die Fahrwerksabstimmung zu Beginn alles andere als perfekt war. So liefen die ersten SW 35 angeblich jeder Spurrolle hinterher und erforderten bei starken Bremsungen aus hohem Tempo auch einen reaktionsschnellen Fahrer, weil sich die Fuhre dann auch mal gerne querstellte, wenn nicht blitzschnell gegengelenkt wurde. Ein delikates Problem, das vielleicht auch dadurch begründet gewesen sein mag, dass man bei Maybach immer noch auf seilzugbetätigten Bremsen setzte, die durchaus heikel zu justieren waren.

Deutlich weniger umstritten war dagegen der neue, auf deutlich mehr Verwindungssteifigkeit ausgelegte Tiefbettkastenrahmen, dessen Kern aus Holz gefertigt und anschließend mit Stahlblech ummantelt wurde. Für die verschiedenen Karosserieaufbauten gab es Varianten mit zwei verschiedenen Radständen, wahlweise 338 oder 368 Zentimeter lang. Wie schon zuvor bei allen anderen Maybach-Baureihen, setzte man in Friedrichshafen auch hier weiter auf das Prinzip, ab Werk bevorzugt ein fahrfertiges Rolling Chassis mit Motor, Kraftübertragung und Elektrik zu Preisen ab 13.800 RM anzubieten.

Für die Karosserie konnte der Kunde dann einen Karosseriebauer seiner Wahl auswählen oder sich diesen von den Maybach-Verkaufsbüros in Berlin, Dresden, Frankfurt/Main und Köln vorschlagen lassen.

Die meisten Automobile der SW-Baureihe wurden wohl bei der Firma Hermann Spohn Karosseriebau im benachbarten Ravensburg eingekleidet. Die Palette der möglichen Varianten war durchaus eindrucksvoll: Der Kunde konnte sich genauso ein zweisitziges Cabriolet oder Coupé bauen lassen wie ein viertüriges Cabrio mit bis zu vier Sitzen. Bei den Limousinen reichte die Bandbreite von der einfachen Limousine mit vier bis fünf Sitzen über die lange Pullman-Variante mit insgesamt sechs Sitzen, auf Wunsch auch mit Trennwand zur Fahrerkabine, bis zum Landaulet mit Faltverdeck über der letzten Sitzreihe. Auch darüber hinaus waren der Fantasie der Klientel kaum Grenzen gesetzt, wie man in den folgenden Kapiteln zu den einzelnen Aufträgen für Fahrzeuge der SW-Klasse erfahren kann.

In den Dreißiger Jahren gab es allein in Deutschland mehr als 100 Betriebe unterschiedlichster Größe, die sich darauf spezialisiert hatten, aus Blech Aufbauten nach den Wünschen des künftigen Besitzers zu dengeln, und zu guter Letzt auch noch die Innenausstattung von ihren meist hauseigenen Sattlern anfertigen zu lassen. Der Ideenvielfalt war hier meist weniger eine Grenze gesetzt als bei der Materialwahl: Je näher die Zeit Richtung Weltkrieg rückte, desto restriktiver waren die Vorgaben. Leder für die Sitzpolsterung musste vom Staat genehmigt werden. Schließlich wurde dieses Material in großen Mengen für die Produktion von Soldatenstiefeln, Gewehrriemen und vielem Rüstungskram mehr benötigt ...

Neben Spohn waren, ich nenne sie jetzt ohne Wertung ihrer Bedeutung in alphabetischer Reihenfolge, Autenrieth in Darmstadt, Deutsch in Köln und Erdmann & Rossi in Berlin, die natürlich der naheliegende Ansprechpartner für Diplomaten, hohe Beamte und NS-Funktionäre in der Hauptstadt waren, gefragte Adressen für die Formgebung eines Maybachs. Bei Gläser in Dresden hatte man sich sehr auf hochwertige Cabriolets mit technisch anspruchsvollen und leicht zu bedienenden Faltdachkonstruktionen spezialisiert. Hebmüller in Wuppertal baute damals neben Cabrios auch besonders luxuriöse und geräumige Pullman-Limousinen. Die Sudetendeutschen Karosseriewerke Ig. Th. Petera & Sohne in Hohenelbe im Riesengebirge, heute Vrchlabí im tschechischen Böhmen, treten in den mir zur Verfügung stehenden Akten als ausführender Karosseriebauer für ein Cabriolet für eine der absolut wichtigsten Nazi-Größen auf.

Dementsprechend wurden während der sechsjährigen Produktionszeit der Maybach SW-Modelle fast unzählige verschiedene Karosserievarianten gefertigt. Eine Zahl, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg noch weiter erhöhte, weil so manches stark beschädigte Auto mit einer komplett neuen Karosserie neu aufgebaut wurde. Dazu kommen auch noch die beiden Maybach-Limousinen, die Karl Maybach in den Fünfziger Jahren mit SW 42 Komponenten, die den Krieg überlebt hatten, neu aufbauen ließ. Eine davon sogar mit einer selbsttragenden Ponton-Karosserie.

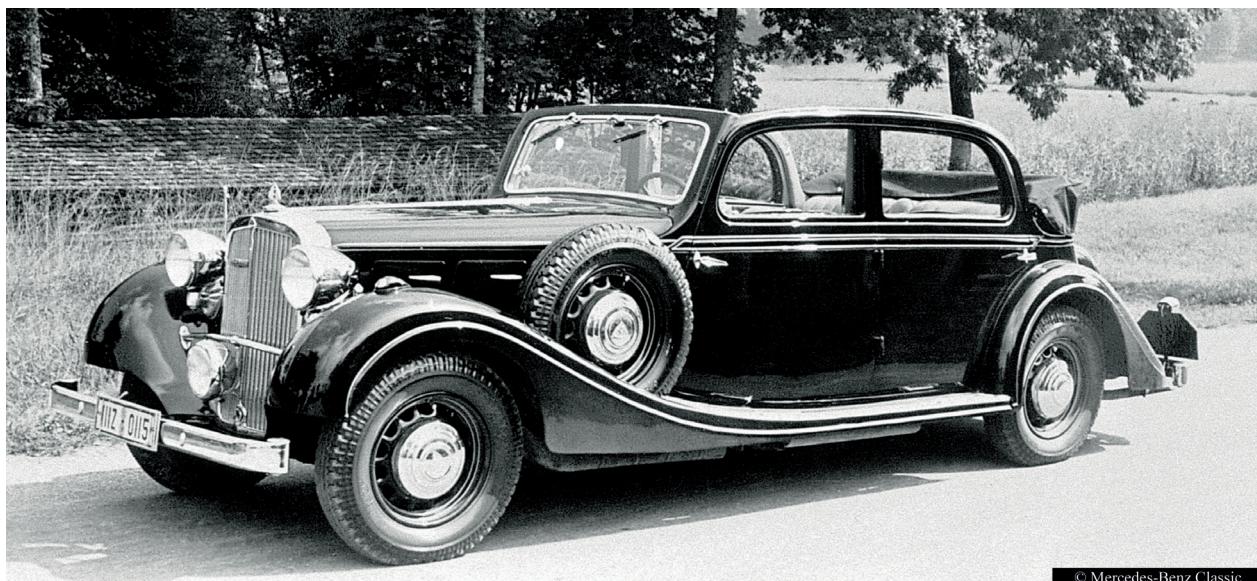
Zurück zur damaligen Technik: Einige Kunden der Vorgängermodelle hatten oft ihren Unmut über die Sechszylindermotoren mit 6 992 cm³ beim rund einhundert Mal gebauten W 6 DSG kundgetan. Ihm folgte der mit nur 40 verkauften Exemplaren noch erfolglosere DSH, was für Doppel-Sechs-Halbe stand. Dessen 5 181 cm³ Triebwerk neigte unter Vollast zum Überhitzen. Deshalb entschieden sich Karl Maybach und seine Techniker für die neue SW-Baureihe zur Entwicklung eines neuen, „kleinen“ Triebwerks namens HL 35. Mit 140 PS bei 4 500 U/min leistete dieser neue Sechszylinder mit quadratischem 90-Millimeter-Bohrung/Hub-Verhältnis trotz vergleichsweise geringen 3 434 cm³ Zylinderinhalt dennoch 20 Pferdestärken mehr als seine beiden Vorgänger. Und brachte damit eine Literleistung von 40 PS an den Start, die seinerzeit üblicherweise reinrassigen Sportmotoren vorbehalten waren.

Bei der Konstruktion hatte man sich an den eigenen, bewährten Maybach-Flugmotoren orientiert. Im Grauguß-Zylinderblock mit „nassen“ Zylinderbuchsen drehte sich eine achtfach gelagerte Kurbelwelle. Zehn Liter Motoröl, für die ein Verbrauch von 0,2 Liter pro 100 Kilometer veranschlagt wurde, sorgten für die Druckumlaufschmierung. Der Zylinderkopf besaß sphärisch geformte Brennräume mit hängenden Ein- und Auslassventilen, die von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt wurden. Für die Gemischaufbereitung wurden damals zwei Solex 35 MMOVS Steigstrom-Doppelvergaser gewählt.



© Mercedes-Benz Classic

Eine Maybach SW 38 Limousine mit Karosserie von Spohn aus dem Jahr 1938.



© Mercedes-Benz Classic

Eine Maybach SW 38 Limousine mit Rollverdeck von Spohn.



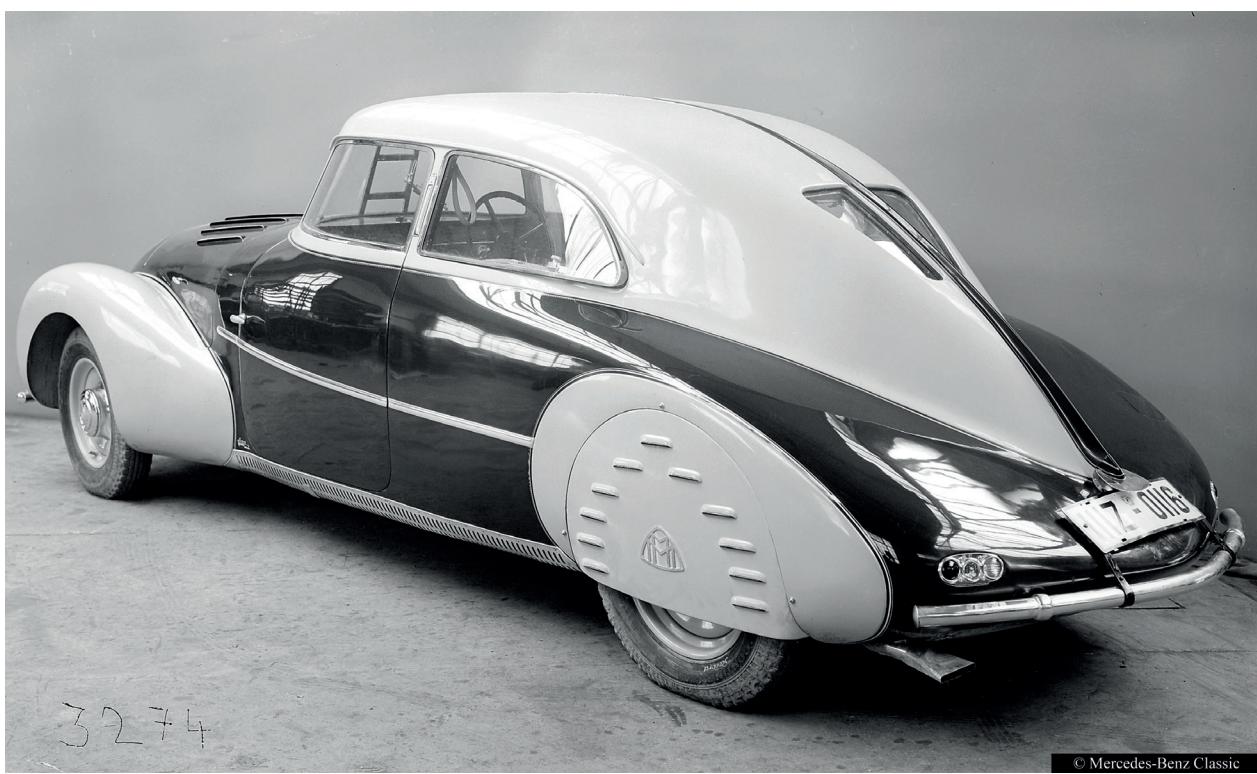
© Mercedes-Benz Classic

Ein Maybach SW 38 Cabriolet mit Karosserie von Gläser aus dem Jahr 1936.



© Mercedes-Benz Classic

Maybach SW 35 mit Stromlinienkarosserie von Spohn (oben und unten).



© Mercedes-Benz Classic

MAYBACH-MOTORENBAU G. M. B. H.
FRIEDRICHSHAFEN A. B.

Eingegangen:
4 - OKT. 1935
Beantw.: *Genius*

BESTELLSCHEIN

Herr Graf Berghe von Trips in Burg Hemmersbach bei Horrem
bestellt bei der MAYBACH-MOTORENBAU G. M. B. H., FRIEDRICHSHAFEN A. B.,
durch: V. B. Köln

Ein Maybach- 6 Zylinder- 3,5 Liter- Touren -Chassis
Type "SW 35"

Eine 6-sitzige Standard-Pullmann-Limousine-Karosserie
(falls nicht gewünscht, bitte durchzustreichen)

Eine 4-sitzige, 4-fenstrige, 4-türige Cabriolet-Karosserie
Fabrikat Spohn
(falls nicht gewünscht, bitte durchzustreichen)

Ausführung des Chassis:

140 PS 6 Zylinder-Motor

Lenkung ~~rechts~~ ~~links~~ links

6 Scheibenräder mit Artillerie Felgen und 6 facher Bereifung, Fabrikat:

Reichhaltiges Werkzeug.

Sonderausführung (Chassis): Die Wagen und Chassis unserer
(nur gültig, wenn vom Werk bestätigt) Type "MAYBACH SW 35" werden
serienmäßig mit Artillerie-Rädern
geliefert.

Ausführung der Karosserie:

4 Türen, 4 Fenster, 4 Sitze

Lackierung: dunkelblau

Polsterung: Leder

Reifenhalter seitlich oder hinten: seitlich

Sonderausführung (Karosserie): Vorrichtung für Anhängerbefestigung,
(nur gültig, wenn vom Werk bestätigt) Reisekoffer mit 2 Einsätzen, ~~Gepäckbrücke~~

Lieferzeit: Dezember 1935/Januar 1936.

Preis: des ~~Chassis~~ karossierten Wagens RM. 20.850.-

in Worten Reichsmark Zwanzigtausendachthundertfünfzig.

für Sonderausführungen: . . . RM. - -

in Worten Reichsmark - -

Zahlungsbedingungen:

Alle Preise ab Werk Friedrichshafen a. B.

Anzahlung RM. 10.000.-

(RM. 5.000.- Ende Oktober, RM. 5.000.- Ende November 35)

Restzahlung bei Lieferung des Wagens.

Der Bestellung liegen die auf der Rückseite abgedruckten Liefer- und Garantiebedingungen zugrunde.

Unterschrift des Bestellers:

Burg Hemmersbach, den 28. September 1935.

Graf Trips

VIN 1660: Maybach SW 35 Cabriolet für Graf Berghe von Trips

Horrem, 28. September 1935. „Herr Graf Berghe von Trips in Burg Hemmersbach bei Horrem, Bezirk Köln, bestellt bei der MAYBACH MOTORENBAU G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN A.B. durch V.B. Köln ein Maybach= 6 Zylinder= 3,5 Liter= Touren =Chassis Type „SW 35“. Eine 4-sitzige, 4-fenstrige, 4-türige Cabriolet=Karosserie Fabrikat Spohn“.

So hieß es am oben genannten Datum auf dem Bestellschein, den das firmeneigene Verkaufsbüro in Köln an die Maybach-Zentrale am Bodensee weiterleitete. Der älteste Auftrag in dem von mir übernommenen Konvolut von Akten der schwäbischen Automobilmanufaktur.

Kein Vorname, kein Geburtstag. „Datenschutz“ im Dritten Reich oder vielleicht einfach nur Respekt vor dem Adel? Der Nachname des Käufers dürfte Ihnen als Autofan wahrscheinlich sehr geläufig sein, doch in diesem Fall drehte es sich nicht um den Rennfahrer Wolfgang Graf Berghe von Trips. Der am 10. September 1961, beim Grand Prix von Italien in Monza, den Formel 1 WM-Titel direkt vor Augen, mit seinem Rivalen Jim Clark im Lotus kollidierte.

Auf der Geraden zur heute immer noch existierenden Parabolica-Kurve. Im gnadenlosen High-Speed-Duell, bei rund 240 km/h. Ob das deutsche Nachkriegsrennfahreridol als WM-Führender in diesem Moment vielleicht übermotiviert war? Beim letzten Grand Prix der Saison, als Führender in der Gesamtwertung? Dazu war es auch noch das Heimrennen seines Ferrari-Rennstalls.

Der Rest ist traurige Rennsportgeschichte: Der deutsche Publikumsliebling wurde aus seinem Monoposto geschleudert. Genickbruch, tot! Die Trümmer der an diesem Crash beteiligten Rennautos konnten von dem Maschendrahtzaun an der Strecke natürlich nicht abgehalten werden. Sie erschlugen 15 Zuschauer, 60 weitere wurden damals verletzt. Der bis heute folgenschwerste Unfall der Formel 1 Geschichte.

Von Trips‘ Teamkollege, der Amerikaner Phil Hill, wurde an diesem Sonntag, als Sieger dieses Grand Prix, mit einem Punkt Vorsprung vor dem Deutschen, der vermutlich traurigste Weltmeister aller Zeiten ...

Doch das Maybach Cabriolet, von dem in diesem Kapitel die Rede ist, wurde natürlich nicht von der deutschen Rennsportlegende von Trips geordert, der übrigens aus der gleichen Gegend stammte wie Jahrzehnte später ein gewisser Michael Schumacher.

Denn Wolfgang war, als der Kaufvertrag für das SW 35 Cabriolet im Frühherbst 1935 unterzeichnet wurde, noch ein kleiner Bub im zarten Alter von gerade einmal sieben Jahren. Es war sein Vater, Eduard Reichsgraf Berghe von Trips, der sich für den Kauf dieses Schmuckstücks entschieden hatte. Auf den immerhin 61 Seiten dieser Akte ist trotz umfangreichen Schriftverkehrs nicht ein einziges Mal der Vorname des adeligen Bestellers vermerkt, der wiederum seine Bestellung auch selbst nur kurz und bündig mit „Graf Trips“ signiert hatte.

-7.0KT.1935*04176

Verkaufsbüro Köln a. Rh.



Herrn Dir. Bernhardt

Wagenverkauf

BR

Firma

Maybach-Motorenbau G.m.b.H.

Friedrichshafen a.B.

Schließfach 25

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Köln a. Rh., den

WV/EB/Te.

2.cr.

4.Oktober 1935.

Betrifft: Wagenauftrag SW 35,
Graf Berge von Trips, Burg Hemmersbach.

Wir empfingen Ihr Schreiben vom 2.cr. und senden Ihnen anbei den unterschriebenen Bestellschein. Der Kaufpreis setzt sich, wie folgt, zusammen: Wagen, serienmäßig, RM. 20.250.-, Mehrpreis für Lederpolsterung " 150.-, Koffer mit 2 Einsätzen " 450.-, Summa RM. 20.850.-.

Es hat langer Verhandlungen bedurft, ehe wir zum Abschluss gekommen sind, dies nicht so sehr wegen des Geschäfts an sich, sondern weil sich der Kunde erst nach langem Zögern und anhaltendem Ueberreden hat entschliessen können, einen solch hohen Betrag für ein Fahrzeug auszugeben. Wir waren denn auch gezwungen, ihm ein kleines Entgegenkommen zu bieten, indem wir ihm die kostenlose Mitlieferung einer Vorrichtung für Anhängerbefestigung zusagten, ferner diejenige einer umklappbaren Gepäckbrücke und die Anordnung der Vordersitze so, dass sie nach hinten umlegbar sind, so wie man es jetzt an vielen Serienwagen sieht. - In anbetracht des erzielten vollen Katalog-

*mit
M 815*

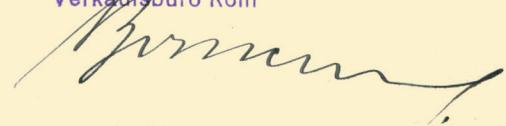
Blatt 2 zu Brief Köln vom 4.10.35. betr. Graf Trips.

preises hoffen wir gern, dass Sie sich mit dieser Zusage einverstanden erklären, zumal diese Extras u.E. kaum 1 % des Preises ausmachen, und der Kunde trotz der langen Lieferzeit die Anzahlung leistet.

Lackierung und Polsterung werden Ende dieses Monats festgelegt, wenn Herr Graf Trips von einer längeren Reise zurückgekehrt sein wird.

Durchschlag unserer Auftragsbestätigung fügen wir bei.

Maybach-Motorenbau G.m.b.H.
Verkaufsbüro Köln



Ein Buch wie dieses, das tief in die Geschichte eindringt, bedeutet jede Menge Puzzlearbeit und wäre ohne die Hilfe von Insidern und hilfsbereiten Menschen an den richtigen Stellen nicht möglich. Meine erste Anlaufstelle war die „Gräflich Berghe von Trips‘che Sportstiftung“, die seit Jahrzehnten das Gedenken an den deutschen Rennsporthelden hegt und pflegt. Jürgen Schneider und Jörg-Thomas Födisch waren überaus hilfsbereit, wobei letzterer sich daran erinnern konnte, einmal ein Foto von Graf Eduard in diesem Cabriolet gesehen zu haben.

Gold wert war sein Tipp, mich doch einmal mit dem Archiv der Stadt Kerpen im Rheinland in Verbindung zu setzen. Wo ich mit der Stadtarchivarin Susanne Kremmer und ihrem Assistenten Paul Ziegler Ansprechpartner fand, die mit größter Leidenschaft bei der Arbeit sind und jedes Vorurteil widerlegen, dass über den öffentlichen Dienst kursiert! Noch am gleichen Tag, genauer gesagt um 17:52 Uhr (!) erhielt ich von Frau Kremmer eine E-Mail, die mir mit dem Scan einer „Haftpflicht-Schaden-Anzeige des Eduard Graf Berghe v. Trips“ dokumentieren konnte, dass er am 18. Mai 1936 um 12:30 Uhr am Steuer seines Maybachs in einen Unfall verwickelt war. Rätsel gelöst! Chapeau!

Deutlich wichtiger als mit der kompletten Namensnennung hatte es der schwäbische Luxusautohersteller allerdings mit der Überweisung der vorab zu leistenden Anzahlungen. Die ersten 5.000 Reichsmark, abgekürzt „RM“, mussten einen Monat nach Unterschrift des Kaufvertrages auf das Konto von Maybach überwiesen werden, die gleiche Summe war dann als zweite Rate noch einmal einen weiteren Monat später fällig. Der Rest von 10.850 RM war als bei Übergabe zahlbar vereinbart, die für den Dezember des gleichen Jahres oder den Januar 1936 vereinbart wurde.

Auf dem Weg zum fertigen Luxusautomobil war aber noch einiges zu regeln, denn schließlich wurde die Ausstattung des offenen Viersitzers im Auftrag nur sehr allgemein aufgelistet: Dunkelblaue Lackierung, Lederpolster. Was natürlich reichlich Spielraum für beide Parteien ließ.

Ich darf Sie an dieser Stelle erinnern, dass es damals weder Smartphone noch E-Mails gab. Fernschreiber wurden in Deutschland zwar schon in den 1930er Jahren eingeführt, in den in meinem Besitz befindlichen Unterlagen befindet sich aber kein einziges Telex im Schriftverkehr der Maybach Motorenbau G.m.b.H. und das Telefax wurde von der Post in Deutschland erst 1979 ganz zaghaft eingeführt.

Doch wer schreibt, der bleibt, und so finden sich in der Verkaufsakte zu diesem Fahrzeug zahlreiche Schriftstücke, über die unsere geschniegelten, handyverliebten Autoverkäufer heutzutage genauso in Schnappatmung verfallen würden, wie die anspruchsvollen Käufer. Briefe und Dokumente wurden per Post verschickt, was damals vermutlich auch nicht viel länger dauerte als heutzutage oft ein Brief innerhalb Deutschlands. Wenn es ganz eilig war, per Eilboten oder es gab ab und zu ein Telegramm in Kurzform, schließlich kostete jedes Wort in dieser Kommunikationsform extra Geld!

Graf Berghe von Trips war ganz offensichtlich ein harter Verhandler. Im modernen Callcenter-Jargon fände man heute im Computer neben seinem Namen wahrscheinlich den Malus „Schwieriger Kunde!“.

Damals hieß es im internen Briefverkehr zwischen dem Verkaufsbüro in Köln und der Zentrale: „Es hat langer Verhandlungen bedurft, ehe wir zum Abschluss gekommen sind, dies nicht nur wegen des Geschäfts an sich, sondern weil sich der Kunde erst nach langem Zögern und anhaltendem Ueberreden hat entschliessen können, einen solch hohen Betrag für ein Fahrzeug auszugeben. Wir waren denn auch gezwungen, ihm ein kleines Entgegenkommen zu bieten, indem wir ihm die kostenlose Mitlieferung einer Vorrichtung für Anhängerbefestigung zusagten, ferner diejenige einer umklappbaren Gepäckbrücke und die Anordnung der Vordersitze so, dass sie nach hinten umlegbar sind, so wie man es jetzt an vielen Serienwagen sieht. – In Anbetracht des erzielten vollen Katalogpreises hoffen wir gerne, dass Sie sich mit dieser Zusage einverstanden erklären, zumal diese Extras u.E. kaum 1 % des Preises ausmachen, und der Kunde trotz der langen Lieferzeit die Anzahlung leistet.“

Schlagen wir doch eine Brücke in die Gegenwart, lehnen uns im Lesesessel zurück, und wundern uns ein bisschen! Nehmen wir einmal an, Sie würden, als glücklicher Zeitgenosse mit reichlich verfügbarem Budget für Ihren persönlichen Fuhrpark, Ende September 2025 eine aktuelle Maybach-Limousine ordern.

Im Klartext also eine Mercedes S-Klasse der Baureihe W 223. Allerdings ohne Stern, dafür mit Maybach-Emblemen rundum, mit anderem Kühlergrill und gegenüber der langen S-Klasse Variante noch einmal um 18 Zentimeter vergrößertem Radstand. Was nicht nur breitere Türen für den bequemeren Einstieg zum Fond und, ganz wichtig, ein drittes Fenster auf jeder Fahrzeugseite ermöglicht, sondern natürlich vor allem noch mehr Platz auf den hinteren Sitzen in einem besonders exklusiv eingerichteten Interieur.

Dann würden Sie Ihr neues Juwel auf vier Rädern allerdings nicht schon, bis ins allerletzte Detail nach Ihren Wünschen gebaut, vier bis fünf Monate später im exklusiven Center of Excellence bei Mercedes-Benz in Sindelfingen abholen können. Trotz modernster Fertigungsmethoden, mächtiger Manpower und gewaltigem Know-how! Und jeder Menge State-of-the-Art Software und Kommunikationsmöglichkeiten, die die damals üblichen Diktate und Schreibkräfte obsolet machen.

1935 war diese vergleichsweise kurze Fertigungszeit dagegen durchaus möglich, was teilweise auch an dem für diese Zeit charakteristischen Fertigungsverfahren der Autohersteller lag. „Mach‘ selbst, was du wirklich kannst!“ So hieß damals die vorherrschende Devise. Maybach fertigte im Werk Friedrichshafen die Motoren, Getriebe und Differenziale. Die dann dort mit dem ebenfalls dort geschweißten Stahl-Tiefbettkastenrahmen samt Spritzwand, Wasserkühler und weiteren notwendigen Aggregaten „verheiratet“ wurden. Dazu der Kraftstofftank samt aller Leitungen, fertig verlegt und angeschlossen, sowie die Fahrzeugelektrik samt Leuchten fix verkabelt. Die hier beschriebenen SW-Modelle verfügten über die neuen, für die Baureihen namensgebenden Schwingachsen, die im Vergleich zu den, in den vorherigen Modellen noch verwendeten Starrachsen verbessertes Handling und deutlich mehr Fahrkomfort boten.

Bremsen, Räder und Reifen montiert, und das fahrfertige Rolling Chassis konnte zu einem auf den Bau von Karosserien spezialisierten Betrieb transportiert werden. Wo es die Spengler gab, die wahre Künstler ihres Faches waren. Von deren handwerklichen Fähigkeiten in Sachen Blechbearbeitung die meisten Handwerker dieses Fachs heutzutage nur noch träumen.

VIN 1693: Maybach SW 38 Cabriolet für General Wilhelm Liese

Berlin, 18. Februar 1936. Graf Berghe von Trips hatte sich bei der Abholung seines Maybachs, dessen Entstehungsgeschichte ich Ihnen im vorherigen Kapitel dieses Buches erzählt habe, darüber mokiert, dass sein im Februar 1936 ausgeliefertes Cabriolet noch ein Typ SW 35 war, mit „nur“ 3,5 Liter großem, aber gleich starkem Sechszylinder-Reihenmotor. Ganz offensichtlich war die von ihm angesprochene Umstellung auf den Nachfolger mit größerem Motor zu diesem Zeitpunkt bereits Realität.

Denn per Brief vom 18. Februar 1936 ging das Angebot für ein viertüriges, sechssitziges SW 38 Cabriolet des neuen Modells mit langem Radstand an das Reichskriegsministerium, Abt. WB 6 3a, in der Jebensstraße in Berlin-Charlottenburg. „Preis des Wagens ab Werk Friedrichshafen, unverpackt: RM 18.640,--“

Wie aus der neuen Typenbezeichnung bereits herauszulesen ist, wurde das Triebwerk im Zuge dieser Modellpflege durch eine neu entwickelte Kurbelwelle mit zehn Millimeter längerem Hub von 3 434 cm³ auf 3 815 cm³ Hubraum erweitert. Außerdem wurde bei dieser Neukonstruktion, wohl weil man damals ganz offensichtlich schon mit schlechter werdender Treibstoffqualität durch Rohstoffknappheit rechnete, die Verdichtung von 7,1:1 auf 6,5:1 reduziert.

Wodurch sich auch erklären dürfte, dass sich beim neuen Motor, trotz größerem Zylinderinhalt, nichts an der Nennleistung von 140 PS änderte. Die heutzutage immer stärker propagierten Angaben zum maximalen Drehmoment der Motoren gab es damals noch nicht.

Mit einem Brief vom Verkaufsbüro in Berlin wurde im Maybach-Verkauf in Friedrichshafen am 12. März 1936 die Auftragsakte für ein neues SW 38 Cabriolet mit sechs- bis siebensitziger Karosserie für General Liese vom Reichskriegsministerium (RKM) angelegt. Ohne zu diesem Zeitpunkt schon einen schriftlich fixierten Auftrag in Händen zu haben, machte man sich im Werk nach Eingang dieses Schreibens sofort an die Arbeit.

Man verließ sich auf die Zusage von Hauptmann Wider im RKM, der im persönlichen Gespräch mit dem für das Verkaufsbüro Berlin verhandelnden Direktor Steinbach zugesichert hatte, „dass der Auftrag bestimmt erteilt würde und die schriftliche Fixierung bereits im Amt erfolge.“

Was man sicherlich nicht für jeden Kunden so gehandhabt hätte, doch der General war keineswegs ein kleines Licht in der auf den nächsten Krieg zusteuern Rüstungsmaschinerie. Schließlich fungierte er vom 1. Januar 1934 bis 28. Februar 1938 als Chef des Waffenamtes. In dieser zweifelsohne sehr mächtigen Verwendung durfte er sich offenbar auch einen offenen Dienstwagen der Luxusklasse ordern.

ABSCHRIFT.

=====

Maybach-Motorenbau

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

FRIEDRICHSHAFEN A.B.

KONZERNFIRMA DES LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN FRIEDRICHSHAFEN A.B.

TELEGR:ADR: MAYBACHMOTOR
CODES: RUDOLF MOSSE
ABC 5TH EDITION 5 LETTERS



DEUTSCHE BANK UND DISCONTO-GESELLSCHAFT
ZWEIGSTELLE FRIEDRICHSHAFEN
REICHSBANKGIRO-KONTO FRIEDRICHSHAFEN
POSTSCHECKKONTO: STUTTGART 24935

An das
Reichskriegsministerium,
Abt. Wa B 6 3a

Berlin-Charlottenburg.
Jebensstrasse 1.

IHRE ZEICHEN

IHRE NACHRICHT VOM

UNSERE ZEICHEN

St/Ni.

Berlin-Tempelhof

DEN
18. Februar 1936

BETRIFFT:

Angebot für einen "MAYBACH" Typ SW 38.

Unter höflicher Bezugnahme auf unser heutiges
Schreiben gestatten wir uns, Ihnen folgendes Angebot zu un-
terbreiten:

Ein 140 PS 3,8 Ltr. Sechszylinder-Fahrgestell
des neuen "MAYBACH" Typ SW 38

in nachstehender Ausführung:

Motor:

6-Zylinder-Motor / Leistung 140 PS /
Gesamthubinhalt 3435 ccm / Hub 100 mm /
Bohrung 90 mm / max. Drehmoment 24 mkg /
Spezial-Vergaser /
Dreipunktlagerung, schwebende Aufhängung.

Fahrgestell:

Tiefbettkastenrahmen / Vollschnellgachsen /
Radstand 3680 mm / 3680 mm
Lenkung links oder rechts nach Wahl /
hydraulische Stoßdämpfer /
Maybach-Getriebe (Doppelschnellgang-Getriebe) /
Vierradbremse mit Bosch-Dewandre-Servo-Einrichtung /
Lichtmaschine / Anlasser / Batterie / 2 grosse
Scheinwerfer / 2 Standlampen / Schlüsselampe mit
Stopp- und Rückfahrtlicht / Bosch-Dreiklanghorn /
6 Tiefbettfelgen mit 6-facher Bereifung, ~~maxim~~ /
reichhaltiges Werkzeug.

Versehen mit einer

BERLIN-TEMPELHOF
FRIEDRICH WILHELMSTRASSE 57/61
FERNSPR. G 5 (SUDRING) 8465, 8466

BERLIN W 62 LUIZOWPLATZ
FERNSPR. LUIZOW 1172, 1173

Drucksache Nr. 40 10000. 6. 34.

VERKAUFSBUROS:

DRESDEN A 1, ALBRECHTSTR. 9 FRANKFURT A. MAIN, GUTLEUTSTR. 296
FERNSPR. 22175 FERNSPR. 32325
TELEGR.-ADRESSE DER VERKAUFSBUROS: MAYBACHMOTOR

KÖLN A. RHEIN, DEICHMANNHAUS
FERNSPR. 223169



BETRIFFT

M A Y B A C H - M O T O R E N B A U G. m. b. H.

EMPFÄNGER

TAG

BLATT

Reichskriegsministerium, Berlin.

18.2.36.

-2-

6-sitzigen, 4-fenstrigen, 4-türigen

Cabriolet-Karosserie

mit Trennwand

hergestellt unter Verwendung ausgesuchter Rohmaterialien.

Die Karosserie stellt ebenso wie das vorstehend genannte Chassis erste deutsche Werkmannsarbeit dar.

Wir haben uns gestattet, hier eine Karosseriebeschreibung beizufügen, der Sie bitte Einzelheiten über deren Ausführung entnehmen wollen.

Preis des kompletten Wagens ab Werk Friedrichshafen, unverpackt

RM. 18.640. --

Lieferzeit: 6 - 7 Wochen nach Erhalt Ihres sehr geschätzten Auftrages und Klärung aller Einzelheiten, wenn irgend möglich auch schon früher.

Dem Angebot liegen unsere Allgemeinen Liefer- und Garantiebedingungen sowie die Lieferungsbedingungen des Reichsverbandes der Deutschen Fahrzeug- und Karosserie-Industrie zugrunde. - Änderungen unseres Angebotes, auch ohne vorherige Anzeige, bleiben vorbehalten.

Es wäre uns eine besondere Ehre und Freude zugleich, Ihren Auftrag entgegennehmen zu dürfen, dessen sorgfältigste und gewissenhafteste Erledigung uns eine angenehme Pflicht sein wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Anlagen.

Der am 6. Mai 1882 geborene Wilhelm Friedrich Maximilian Kurt Liese hatte Anfang 1936 den offenen Maybach als für ihn perfektes Auto auserkoren. Wie die äußerst umfangreiche Akte zu diesem Auftrag dokumentiert, zeigte sich der damals 54-jährige Offizier, der zu dieser Zeit den Dienstrang eines Generalleutnants, kurz auch nur General genannt, innehatte, von Beginn an als überaus anspruchsvoller Kunde. Mit Sonderwünschen und einem klar definierten Liefertermin, dem 15. Mai 1936! Von Beginn an ließ er seinen Stab kompromisslos deutlich machen, dass sein neues Dienstfahrzeug spätestens an diesem Tag an ihn übergeben werden müsse.

Eine überaus ambitionierte Lieferfrist, denn zu diesem Zeitpunkt hatte das Maybach-Werk noch nicht einmal ein fertiges Rolling Chassis mit langem 3 680 Millimeter Radstand und komplett montiertem Antriebsstrang am Lager. Das man direkt zu Karosseriebauer Spohn in Ravensburg überstellen hätte können, um dort sofort mit dem Bau der Karosserie zu beginnen.

Ebenso unverhandelbar wie der Liefertermin war für den Besteller: Maximaler Sitzkomfort auf allen Plätzen, selbst auf dem Beifahrersitz, rechts vor der für ein Cabriolet eher ungewöhnlichen, vom General aber absolut gewünschten Trennwand zum Fond! War das für die in der ersten Reihe Sitzenden gar schon der Vorläufer des eigentlich erst in den Neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts etablierten Windschotts?

Dem umfangreichen Schriftverkehr zufolge pflegte der Soldat, dessen Position durch goldfarbene Schulterstücke mit einem silbernen Stern auf der Uniform herausgehoben wurde, unterwegs sehr gerne vorne, neben seinem Fahrer. Da war es ihm natürlich auch sehr wichtig, dass der Beifahrersitz nicht nur so bequem wie möglich, sondern auch maximal verstellbar sein musste.

„Dringend“, „Wichtig!“ So war es groß auf das Schreiben der Maybach Niederlassung Berlin gestempelt, das am 14. März 1936 in die Zentrale am Bodensee geschickt wurde. Vier Seiten mit Details zu des Generals künftigem Automobil, in dem das am 18. Februar des gleichen Jahres abgegebene Angebot erwähnt wurde, das am Anfang dieses Kapitels abgebildet ist. So wünschte man sich die Frontscheibe aus Sicherheitsglas, während die anderen Scheiben aus Sekuritglas sein durften.

Durchaus verständlich die Wünsche nach einer „Frischluftheizung mit 2 Ausströmtrichtern“ und unabhängig voneinander arbeitenden Scheibenwischern. Weil das Rauchen seinerzeit auch noch nicht so verpönt war wie heutzutage, mussten „im Führer- und Fondsitz“ natürlich Aschenbecher und Zigarrenanzünder installiert werden.

Herr General ging offensichtlich gerne im Auto auf Reisen, was natürlich die Frage nach dem sicheren Verstauen des Gepäcks aufwarf: „Gutorganisierte Gepäckunterbringung, einschl. Kraftfahrer.“ Anscheinend dachte der Offizier nicht nur an sich! „Hier erwartet das RKM Vorschläge von Ihnen. Gemeint ist die Sache so, dass viell. zwei Innenkoffer für den General vorgesehen sein sollen und ausserdem noch ein Köfferchen für den Chauffeur. Da die Innenkoffer bei unseren Wagen erfreulicherweise reichlich gross sind, ist dieser Punkt viell. am einfachsten so zu lösen, dass man einen grossen Koffer nimmt und darunter zwei kleinere vorsieht. Vielleicht haben Sie aber auch noch bessere Vorschläge.“

16.MRZ.1936 * 03425

Verkaufsbüro Berlin

Dringend!

Firma

Maybach-Motorenbau G.m.b.H.



Friedrichshafen a. B.

Ihre Zeichen
WV/Be/Rö.

Ihre Nachricht vom
12.3.36.

Unsere Zeichen
St/Ni.

Berlin, den
14. März 1936

Betreff: SW 38-Auftrag RKM/General Liese.

Ihr obiges Schreiben haben wir erhalten. Gestern nachmittag führte Herr Steinbach erneut längere Verhandlungen mit Hauptmann W i d e r, im Verlauf deren die Sonderwünsche bekanntgegeben wurden.

Was nicht zum Lieferungsumfang unseres Angebotes vom 18. Februar gehört muss selbstverständlich extra berechnet werden. Durchschlag dieses Angebotes haben Sie ja seinerzeit erhalten. Nachstehend geben wir die Sonderwünsche wie folgt auf:

Frontscheibe nicht Sekurit (gemeint ist die Windschutzscheibe, die wahrscheinlich aus Siglas hergestellt sein soll. Die übrigen Scheiben sollen aus Sekuritglas sein.)

- ✓ Frischluftheizung mit 2 Ausströmtrichtern.
- ✓ Zigarrenanzünder im Führer- und Fondsitz
- / Aschenbecher, -dto-
- ✓ Zwei Scheibenwischer, unabhängig voneinander arbeitend
- ✓ Zwei Nebellampen,

MM / Bosch-Dreiklanghorn,

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft:

Empfänger:

Tag:

Blatt

SW 38-Auftrag
RKM/General Liese. Fr' hafen. WV.

14.3.36. -2-

Gutoraanierte Gepäckunterbringung, einschl.

Kraftfahrer. Hierüber erwartet des RKM Vorschläge von Ihnen. Gemeint ist die Sache so, dass viell. zwei Innenkoffer für den General vorgesehen sein sollen und außerdem noch ein Kofferchen für den Chauffeur. Da die Innenkoffer bei unseren Wagen erfreulicherweise reichlich gross sind, ist dieser Punkt viell. am einfachsten so zu lösen, dass man einen grossen Koffer nimmt und darunter zwei kleinere vorsieht. Vielleicht haben Sie aber auch noch bessere Vorschläge.

Frostschutzscheiben-Leitung mit Schalter legen, damit dann im Winter die Frostschutzscheibe angebracht werden kann. Das RKM denkt hierbei an spätere Anbringung einer durchgehenden Frostschutzscheibe.

Sucher mit Rückblickspiegel,

Eingebauter Säbelhalter. Ob diese Frage durch Anbringung einer Mulde an der Führersitzrückwand gelöst wird, oder lediglich durch eine Schlaufe, durch die man die Säbel aufrecht durchstecken kann, bleibt Ihnen überlassen.

Zwei Pendelwinker mittlerer Grösse (sonst eigentlich nur bei Autobussen üblich.)

Gut abgedichtete Türen,

Doppeltes Schlüsslicht,

Wetter- und Regenfester Lack, der nach längerem Stehen des Wagens keine Wassertropfen zeigt,

Zwei Sonnenblenden mit Kugelgelenk,

Elektrische Uhr im Fond. Hierzu bemerkten wir, dass die Anbringung vielleicht Schwierigkeiten machen könnte und gegebenenfalls nur eine gewöhnliche Uhr angebracht werden würde.

Zwei Stifte für Fahnenstangen, abnehmbar, im Kotflügel. Müssen bestellt werden bei der Firma F r e y , Nürnberg. Jakobinerstr. 28.

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft:

Empfänger:

Tag:

Blatt

SW 38-Auftrag RKM
General Liese.

Fr 'hafen. WV.

14.3.36. -3-

M 1

Reifen sämtlichst gesommert,

*Alt-Ber 21-
proj*

x

Sondersitz vorn neben Führer nach Angabe des General Liese. Es wird vermutet, dass der General häufig vorn sitzen will und deshalb einen besonders bequem gehaltenen Sitz haben will.

✓ Einbau einer Haltevorrichtung für einen Total T 1 - Schaumlöscher, Inhalt 1 Ltr.

✓ Scheinwerferkappen auf allen Lampen, Fabrikat Frey, Nürnberg,

x

✓ Stabilus-Einbau. Hierzu bemerkten wir, dass dies bei der Konstruktion unseres Schwingachstyps nicht nötig wäre, und wir auch garnicht wüssten, ob dies bei diesem Typ überhaupt möglich sei. Hptm. Wider will dieserhalb noch Rücksprache nehmen, und wird wahrscheinlich hierauf verzichtet.

✓ Elektrische Benzinuhr,

Nirona-Beschlagschutz bei den vorderen Scheiben. Hiermit ist, die sicher auch Ihnen bekannte Papiermasse gemeint, die man auf die Scheiben aufklebt. Mit "vorderen Scheiben" meint das RKM die Scheiben der Führersitztüren. Die Anbringung bezw. das Aufkleben dieser Blätter geschieht tunlichst nicht in der Mitte der Scheibe, sondern möglichst weit vorn nach der Windschutzscheibe hin, damit bei beschlagenen Scheiben das Gesichtsfeld des Fahrers nach der Seite hin vergrössert wird.

....

Wegen der mit x bezeichneten Sonderwünsche bat wir das RKM, hierüber schnellstens eine Klärung herbeizuführen, da erst dann unser Stammhaus in der Lage sei, das ausführliche Preisangebot zu übermitteln, wenn sämtliche Sonderwünsche festliegen und die Art des Lieferungsumfanges bekannt ist.

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft:

Empfänger:

Tag:

Blatt

SW 38-Auftrag RKM.
General Liese.

Fr' hafen. WV.

14.3.36. -4-

Hptm. Wider übergab uns noch die üblichen 2 Formulare in je 5-facher Ausfertigung, und wir bitten Sie, dieselben auszufüllen und dann zur Weitergabe an das RKM an uns zu senden. Von den Formularen benötigt das RKM je 3, während das eine für Ihre, das andere übrigbleibende für unsere Akten gedacht ist.

Maybach-Motorenbau

G. m. b. H.

Verkaufsbüro Berlin

Reinhard Höff

Anlagen.

Mit einem Säbel ist gut rasseln und so wünschte sich der General auch einen eingebauten Halter für diese offizierstypische, leichte Hieb- und Stichwaffe. Aufschlag der Maybach-Statthalter in Berlin nach Friedrichshafen: „Ob diese Frage durch Anbringung einer Mulde an der Führersitzrückwand gelöst wird, oder lediglich durch eine Schlaufe, durch die man die Säbel aufrecht durchstecken kann, bleibt Ihnen überlassen.“

„Zwei Pendelwinker mittlerer Grösse (sonst eigentlich nur bei Autobussen üblich.)“ Achtung, hier komme ich! Der Wunsch nach „gut abgedichteten Türen“ liest sich aus der Perspektive des 21. Jahrhunderts genauso fremdartig wie die Forderung „Wetter- und Regenfester Lack, der nach längerem Stehen des Wassers keine Wassertropfen zeigt.“

„Elektrische Uhr im Fond.“ Was man bei Maybach als potenzielles Problem identifizierte und beschied, dass „gegebenenfalls nur eine gewöhnliche Uhr angebracht werden würde.“ Die Kotflügel, vermutlich die vorderen, sollten „Zwei Stifte für Fahnenstangen, abnehmbar“ verpasst bekommen.

„Stabilus-Einbau“. Ich gebe gerne zu, dass mir dieser Begriff vorher kein Begriff war, doch meine Recherchen brachten schnell zutage, dass hinter diesem Markennamen ein renommierter, auch aktuell noch existierender, deutscher Hersteller von Fahrwerkskomponenten steckte. Der wurde in den 1920er Jahren in Koblenz gegründet und eroberte ab 1934 vor allem mit seinen innovativen Fahrwerksstabilisatoren den Markt.

General Liese hatte anscheinend Gutes über diese Entwicklung gehört und wünschte sich diese Innovation für sein neues Cabriolet. Bei Maybach war man damals allerdings nicht sehr überzeugt von dieser Idee: „Hierzu bemerkten wir, dass dies bei der Konstruktion unseres Schwingsachstyps nicht nötig wäre, und wir auch gar nicht wüssten, ob dies bei diesem Typ überhaupt möglich sei. Hptm. Wider will dieserhalb noch Rücksprache nehmen, und wird wahrscheinlich hierauf verzichtet.“ Deutsche Sprache, schwere Sprache!

Deshalb ließ der Maybach-Verkauf diese Option auch in der schriftlichen Ankündigung des vor der Tür stehenden Auftrags an Karosseriebauer Spohn unter den Tisch fallen. Alle anderen Posten wurden dagegen praktisch unverändert an den Subunternehmer weitergeleitet, um die dafür entstehenden Zusatzkosten zu erfragen.

Die Antwort aus Ravensburg ließ nicht lange auf sich warten. Auf vier Seiten wurde von der Firma Spohn, die damals in Ihrem Briefkopf in Rot die „SPEZIALITÄT: VORNEHME EINZELAUSFÜHRUNGEN“ anpries, jeder einzelne der 19 Punkte detailliert abgearbeitet und eingepreist, selbstredend abzüglich 20 Prozent Rabatt für die Maybach Motorenbau GmbH.

Gesprächsbedarf bestand aber immer noch bezüglich der komfortablen Sitzgestaltung für General Liese. Wo blieben nähere Details zu dessen Körpermaßen aus Berlin?

MAYBACH-MOTORENBAU G. M. B. H.
FRIEDRICHSHAFEN A. B.

BESTELLSCHEIN

U. f. Gemeinschaft Kraft d. d. Freunde ^{fix Reisen, wandern u. Urlaub} in Reichsstadt, Kaiserallee 25.

bestellt bei der MAYBACH-MOTORENBAU G. M. B. H., FRIEDRICHSHAFEN A. B.

durch: Steinbach

Ein Maybach- 6 Zylinder- 3,8 Liter- -Chassis

Type SW 35

Eine 4-5 sitzige Cabriolet -Karosserie

Fabrikat Stuttgart, Rennensburg,

Ausführung des Chassis:

140 PS 6 Zylinder-Motor

Lenkung rechts oder links

6 Scheibenräder mit Felgen und 6 facher Bereifung, Fabrikat: laufbar oder

Reichhaltiges Werkzeug. Die Wagen und Chassis unserer

Sonderausführung (Chassis) serienmäßig mit Artillerie-Rädern

(nur gültig, wenn vom Lieferwerk bestätigt) geliefert.

Frühjahr

*Der Auftrag hat nur dann
Gültigkeit, wenn die Maße
des Führersitzes wie verein-
bart eingehalten werden.*

*Linkes Pedal wird verlegt.
Handgräber, 2 Frunkenkoffer,
Gummibedämpfung, Rückleuch-
spiegel, Rückfahrtshinweiser.*

Ausführung der Karosserie:

4 Türen, 4 Fenster, 4-5 Sitze

Lackierung: dunkelblau schwarz

Polsterung: 11. Muster

Reifenhalter seitlich oder hinten: seitlich

Sonderausführung (Karosserie):

(nur gültig, wenn vom Lieferwerk bestätigt)

ca. Ende Juni 1936.

Preis: des Chassis + karossierten Wagens RM 19.035,-

in Worten Reichsmark Neinachtzehnundneunzig und neunzig -

für Sonderausführungen: RM

in Worten Reichsmark

Alle Preise ab Werk Friedrichshafen a. B.

Zahlungsbedingungen:

Gesamtbetrag im bar bei Lieferung

Der Bestellung liegen die auf der Rückseite abgedruckten Liefer- und Garantiebedingungen zugrunde.

Berlin, den 6. Juni 36

Unterschrift des Bestellers:



VIN 1698: Maybach SW 38 Cabriolet für N.S. Gemeinschaft Kraft durch Freude

Berlin, 6. Juni 1936. Nannte man das damals nun vorauseilenden Gehorsam? Oder einfach totales Vertrauen ins „System Nationalsozialismus“? Am vorgenannten Datum unterzeichnete die Behörde mit dem sinnigen Namen „Kraft durch Freude“ die Bestellung für ein Maybach SW 38 Cabriolet. Was jetzt an sich noch nicht für hochgezogene Augenbrauen sorgen würde, denn schon aus dem vorherigen Kapitel haben wir ja gelernt, dass sich die Nazi-Repräsentanten gerne auf Staatskosten schicke Luxuskarossen gönnten. Musste eigentlich auch schon damals der „geldwerte Vorteil“ für die private Nutzung eines Dienstwagens versteuert werden?

Das wirklich erstaunliche an diesem Auftrag ist aber, dass bei Maybach schon Wochen, bevor die Tinte unter der schriftlichen Order trocken war, Vollgas mit diesem Auftrag gegeben wurde. Denn schon ab dem 12. Mai entspann sich um die Fahrgestellnummer 1 698 ein reger Briefverkehr zwischen dem Autohersteller in Friedrichshafen und seinem gerne herangezogenen Karosseriebauer Spohn im nahen Ravensburg. Damit Sie das besser nachvollziehen können, sollten wir zuerst einmal den nebenstehenden Auftrag genauer studieren.

Am 6. Juni 1936 orderte die N.S. Gesellschaft Kraft durch Freude, Abteilung „Amt für Reisen, Wandern und Urlaub“, bei der Maybach-Motorenbau G.m.b.H. ein vier- bis fünfsitziges SW 38 Cabriolet, das ursprünglich wohl dunkelblau werden sollte. So ist es auf jeden Fall dieser Bestellung zu entnehmen, die interessanterweise, mit Ausnahme der Signatur des Amtsvertreters, von Hand mit Bleistift ausgefüllt worden war. Als äußerst ungewöhnlich darf sicherlich auch dieser ebenfalls handschriftliche Zusatz gewertet werden: „Der Auftrag hat nur dann Gültigkeit, wenn die Maße des Führersitzes wie vereinbart eingehalten werden. Linkes Pedal wird verlegt.“ Dazu noch Details wie die seitliche Platzierung der beiden Reserveräder auf den vorderen Kotflügeln oder der Wunsch nach zwei Innenkoffern, einer Nebellampe von Bosch, einem „Rückblickspiegel“ und einem Rückfahrscheinwerfer.

Von besonderer Wichtigkeit war natürlich auch der Preis in Höhe von 19.035 RM, der als bei Übergabe bar zu entrichten definiert war. Und dann noch etwas, wovon Sie heute als Neuwagenbesteller nicht einmal träumen können: „Lieferzeit: ca. Ende Juni 1936“ Also nur etwas mehr als drei Wochen nach Vertragsabschluss!

Ein durchaus optimistisches Versprechen, was aber wohl daran lag, dass man die Produktionsmaschinerie, wie zu Beginn bereits beschrieben, schon rund drei Wochen vor Ratifizierung dieses Kaufvertrags angeworfen wurde. Schließlich war der künftige Besitzer eine große Nummer in der NSDAP. Bodo Lafferentz wurde 1897 in Kiel geboren, wo er 31 Jahre später an der örtlichen Universität zum Thema „Wirtschaftsplan und Preisordnung“ promoviert hatte. Fünf Jahre später, seit dem 1. Mai 1933 mit druckfrischem Parteibuch unter der Mitgliedsnummer 2 594 441 in der Tasche, wurde er dann zum Leiter im „Amt für Reisen, Wandern und Urlaub“ ernannt. Das eine Unterabteilung der im gleichen Jahr gegründeten, nationalsozialistischen Organisation „Kraft durch Freude“, kurz „KdF“, darstellte. Die wiederum der noch mächtigeren „Deutschen Arbeitsfront“ (DAF) unterstand.

In den folgenden Jahren entwickelte sich Dr. Lafferentz' Dienststelle zum größten Reiseveranstalter der Welt. Was aber selbstredend absolut nichts mit freiem Markt und überleginem Angebot zu tun hatte. Trotz des Erfolgs trug sich dieses Staatsunternehmen nicht selbst, obwohl jeder in der Deutschen Arbeitsfront organisierte Arbeitnehmer, Arbeitgeber oder Beamte automatisch auch Mitglied bei KdF war, wofür mindestens 0,50 RM Monatsbeitrag zu berappen waren.

Ebenso willkommen war deren Arbeitskraft: Mehr als 100 000 ehrenamtliche Mitarbeiter sorgten seinerzeit dafür, dass der Laden lief. Der dennoch vom Reich mit viel Geld subventioniert werden musste.

Womit sich die feinen Bonzen an der Spitze, wie auch Dr. Bodo Lafferentz, immerhin aus Steuergeldern einen luxuriösen Dienstwagen gönnen konnten, der Mitte der 1930er Jahre locker den Gegenwert von vier bis fünf Einfamilienhäusern oder einer Luxusvilla in der Hauptstadt repräsentierte.

Wobei im Gegensatz zur heutigen Politiker- und Spitzenbeamteneneration auffällt, dass sich die Elite damals wahnsinnig gerne in einem offenen Auto zeigte. Und durch ihre Sonderwünsche einiges an Flexibilität und Leidensfähigkeit vom Lieferanten erforderte, obwohl die gesetzten Lieferfristen meist extrem kurz gesetzt waren.

So war für das hier beschriebene SW 38 Cabriolet mit der Fahrgestellnummer 1 698 ursprünglich eine Lackierung im Farbton Oxyd-Grün vorgesehen, die man aber im Zuge der schriftlichen Auftragserteilung am 6. Juni 1936 auf Schwarz abänderte. Nur bei der Lederfarbe für den Innenraum gab es aus Zeitgründen keinerlei Spielraum mehr, es blieb bei dem ursprünglich für dieses Auto bestellten Grün.

Wie bereits erwähnt, hatte der ganz offensichtlich großgewachsene Besteller den Auftrag davon abhängig gemacht, dass ihm die Sitzposition auf den Leib geschneidert wurde. Was in einem Schreiben von Karosseriebauer Spohn an den Maybach-Verkauf in Friedrichshafen „mit deutschem Gruß“ und einigen orthografischen „Unschärfen“, die hier ich der Authentizität wegen unverändert wiedergebe, präzisiert wurde: „Die Masse, die vorgeschriven sind können von meiner Karosserie durch Abänderung nachstehender Teile erzielt werden: Einbauung eines neuen verlängerten Podiums als Auflage für die Vordersitze. Anfertigung neuer Sitze zur Erreichung des tieferen Masses, ebenso müssen andere Lauf-Schienen angebracht werden. Neuanfertigung der Armaturenbrett-Umrahmung. Es werden wie oben erwähnt sämtliche Masse erreicht, mit Ausnahme des einen: von der Spritzwand bis Unterkant-Armaturenbrett, dieses wird an Stelle von 510 nur 490“. Alles klar?

Aus den darauffolgenden Zeilen ist leider nicht ersichtlich, ob daraufhin für die notwendigen Modifikationen eine mobile Einsatztruppe von Spengler aus dem Maybach-Werk ins nahe Ravensburg geschickt wurde. Auf jeden Fall erwartete Spohn zur Verwirklichung der neuen Sitzposition tatkräftige Hilfe des Werks: „Von ihrer Seite aus hätten Sie nachstehendes zu ändern: Das Lenkrad incl. Armaturenbrett um 2 cm höher legen. Den Getriebetunell hinten so nieder wie möglich machen, damit die Sitze genügend weit vorgeschoben werden können.“

Hermann Spohn

KAROSSEERIE BAU

SPEZIALITÄT: VORNEHME
EINZELAUSFÜHRUNGEN

FERNSPRECHER Nr. 2578
POSTSHECK-KONTO: STUTTGART 13885
BANKKONTO: GEWERBEBANK ULM
FILIALE RAVENSBURG

Ravensburg

WÜRTTEMBERG

Sa.

Firma

Maybach - Motorenbau G.m.b.H.

Friedrichshafen a/B

Auftrags-Mappe

Betr.: NS Gemeinschaft Kraft durch Freude.

Bezugnehmend auf das mir übergebene Schreiben Ihres Verkaufsbüros
Berlin, teile ich Ihnen höfl. mit, dass dieser Wagen
Komm. Nr. 1698 morgen in die Lackiererei kommt und ohne wei-
teres noch die betreffende Farbe in schwarz bekommen kann.

Das für diesen Wagen vorgesehene grüne Leder ist hier und bereits
zugeschnitten.

Die übrige Ausstattung muss bleiben.

Die Masse, die vorgeschrieben sind können von meiner Karosserie
durch Abänderungen nachstehender Teile erzielt werden:

Einbauung eines neuen verlängerten Podiums als Auflage für die Vor-
dersitze.

Anfertigung neuer Sitze zur Erreichung des tieferen Masses, ebenso
müssen andere Lauf-Schienen angebracht werden.

Neuanfertigung der Armaturenbrett-Umrahmung.

Es werden wie oben erwähnt sämtliche Masse erreicht, mit Ausnahme
des einen: von der Spritzwand bis Unterkant-Armaturenbrett, dieses
wird an Stelle von 510 nur 490

•/•

Hermann Spohn
KAROSERIE BAU
RAVENSBURG
WÜRTTEMBERG

Blatt 2

zum Brief vom 5.6.36. an Firma: Maybach-Motorenbau G.m.b.H. Friedrichshafen a/B

Von Ihrer Seite aus hätten Sie nachstehendes zu ändern:

Das Lenkrad incl. Armaturenbrett um 2 cm höher legen.

Den Getriebetunell hinten so niedrig als möglich machen, damit die Sitze genügend weit vorgeschoben werden können.

Durch meine Arbeit entstehen Änderungskosten von RM 110.--

Ich werde diese Arbeiten vorerst stoppen und Ihren telefonischen Anruf abwarten, damit die Arbeiten so ausgeführt werden

können, wie Sie verlangen.

Es ist jedoch nicht möglich, den Wagen länger zurückzuhalten, da sonst das Lieferprogramm wieder gestört wird und durch weitere Umstellungen dann ein anderer Wagen ausfällt.

Ich hoffe gerne, dass Sie mir diesen Wagen verkaufen können und zeichne in Erwartung Ihrer diesbezüglichen Rückäußerung

mit deutschem Gruss!

HERMANN SPOHN

H. Spohn

N.B. Ihre Unterlagen gebe ich Ihnen anbei wieder zurück.

Diese Änderungen waren natürlich nicht gratis, wie im Brief von Spohn nachzulesen ist: „Durch meine Arbeit entstehen Änderungskosten von RM 110,--“ Zusätzlich erfolgte der Hinweis, dass die Zeit enorm drängte: „Es ist jedoch nicht möglich, den Wagen länger zurückzuhalten, da sonst das Lieferprogramm wieder gestört wird und durch weitere Umstellungen dann ein weiterer Wagen ausfällt.“

Der selbstverständlich umgehend dem Verkaufsbüro in der Hauptstadt weitergeleitet wurde, die schon am nächsten Tag per Telegramm mitteilte, dass das „Geschäft Arbeitsfront abgeschlossen“ war und das Auto nun tatsächlich schwarz lackiert werden sollte.

Im Brief mit gleichem Datum wurde dann auch noch die Erwartungshaltung des zukünftigen Besitzers präzisiert, inklusive mehrerer Seitenhiebe auf den konkurrierenden, marktführenden Autobauer aus Zwickau: „Dr. L a f f e n t z legte Wert darauf, dass auf den Bestellschein nochmal vermerkt wurde, dass der Auftrag nur dann Geltung habe, wenn die Maße auch tatsächlich eingehalten werden könnten. Es ist dies eine Vorsichtsmaßnahme des Bestellers, da er bei dem früheren Horchkauf vor Jahren bei der Abnahme Schwierigkeiten hatte.“

Parallel dehnte man den Begriff „Kraft durch Freude“ auf Käuferseite noch ein gutes Stück weiter aus, indem man auf die Idee gekommen war, das von Maybach zur Verfügung gestellte Vorführauto noch ein gutes Stück intensiver zu nutzen, wie das Berliner Büro in einem weiteren Brief vom selben Tage ausführte. Ein Vorstoß, der deutlich dokumentiert, wie sehr diese Kreise die ihnen gegebene Macht ausspielten.

Das können Sie auf dem ab der nächsten Seite in kompletter Länge gezeigten Brief nachlesen. Kurz zusammengefasst wurde nämlich gefordert, das zur Verfügung gestellte Fahrzeug auch noch für einen Ausflug von Berlin nach Friedrichshafen nutzen zu können, wo „Dr. L“, wie man ihn in diesem Schreiben abkürzte, zusammen mit einem Herrn Tschentscher am nächsten Tag zu einem Zeppelin-Flug nach Frankfurt am Main eingeladen war.

Doch damit nicht genug: Es wurde außerdem noch erwartet, dass der Wagen von dort in die hessische Landeshauptstadt gefahren werden sollte, von wo die beiden Herrschaften dann wieder, natürlich in diesem geliehenen Auto, an die Spree zurückfahren wollten. Womit man aber bei Maybach Berlin alles andere als einverstanden war und Einspruch einlegte.

Daraufhin wurde von der anderen Seite die „große Horch-Keule“ ausgepackt. Angeblich hatte der viel großzügigere Konkurrent ihnen ein Jahr zuvor sein 100 PS Modell kostenlos für acht Tage zur Verfügung gestellt. Für dessen Nutzung hätte die Arbeitsfront damals angeblich nur den Treibstoff selbst bezahlen müssen.

Auf Vermittlung von Maybach-Berlin-Direktor Steinbach einigten sich die beiden Parteien schließlich darauf, dass die feinen Herrschaften mit dem Maybach nach Friedrichshafen fahren konnten, das Auto von dort aber umgehend in die Hauptstadt zurücktransportiert werden sollte, weil es in Berlin dringend für weitere Kundenvorführungen und -probefahrten benötigt wurde.

MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN A.B.

BESTELLSCHEIN

J.G. Farbenindustrie Akt.-Ges. in Berlin - Treptow

bestellt bei MAYBACH-MOTORENBAU, G.M.B.H., FRIEDRICHSHAFEN A.B.

durch: VB Berlin

Ein Maybach- 6 Zylinder- 3,8 Liter- 140PS Schwingachs-Fahrgestell

Typ SW 38 Radstand 3680 m/m

Einen Pullman - Limousinen -Aufbau, Fabrikat Spohn

6-7 Sitze 4 Türen 6 Fenster

Ausführung des Fahrgestells/Wagens:

Lenkung ~~rechts oder~~ links; 6 Artillerie-Räder mit 6facher Bereifung, Fabrikat deutsch

Reichhaltiges Werkzeug, Reifenhalter seitlich oder hinten: seitlich

Lackierung: schwarz

Polsterung im Führersitzabteil: Leder in passender Farbe } Muster sind noch
im Fondensitzabteil: Stoff dunkel - russisch - grün } vorzulegen

Sonderausführung:

Trennwand, Hydronaliumleiste, Lederpolsterung des Führersitzes, Innenausschlag Stoffpolster dunkel-russisch-grün, Bosch-Breitstrahler, Frischluftheizung "Sonne", Spezialtrittretter, besonderer Werkzeugkasten, 2 passende Innentäschel, Rückblickspiegel auf dem Reserverad, zweite Sonnenblende, Gummimatte hinten, 2 Kristall Aschenbecher, kombiniertes Nummernschild, Rückfahrt - Scheinwerfer, elektrische Reserve - Brennstoffpumpe, Edelholzleisten an den Türen einschl. Kästchen an der Zwischenscheibe, durchgehende Frostschutzscheibe.

Lieferzeit: schnellstens ca. Ende November

Preis: des Fahrgestells / karossierten Wagens RM 19.434.50

in Wörtern: Reichsmark Neunzehntausendvierhundertundvierunddreissig 50

für Sonderausführungen: RM

in Wörtern: Reichsmark

Zahlungsbedingungen:

Alle Preise ab Werk Friedrichshafen a.B.

in bar bei Lieferung des kompletten Wagens.

Falls der Wagen nicht durch uns selbst überführt wird, vergüten wir Ihnen Ihre Ueberführungskosten mit RM 200.--

Der Bestellung liegen die auf der Rückseite abgedruckten Liefer- und Garantiebedingungen zugrunde.

Berlin S.O.36, den 17. Aug. 1937 J.G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

Unterschrift des Bestellers

und weiteren -

VIN 1984: Maybach SW 38 Pullman-Limousine für I.G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft

Berlin, 17. August 1937. Die Klientel für die Luxusautomobile von Maybach bestand in den 1930er Jahren natürlich nicht nur aus Adligen und Nazi-Größen. Auch Industriekapitäne fuhren gerne eines dieser Statussymbole vom Ufer des Bodensees. Oder ließen sich fahren, wie es für das Auto, von dem die nun folgende Geschichte handelt, eher zutreffend sein dürfte.

Denn die I.G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft in Berlin hatte für ihren Direktor Otto eine viertürige SW 38 Pullman Limousine mit sechs bis sieben Sitzen, sechs Fenstern und Trennwand samt zu öffnendem und schließendem Fenster zwischen Fahrerabteil und Fond bestellt. Der designierte Chauffierte war damit ein „Wiederholungstäter“, hatte er doch auch schon zuvor einen Maybach genutzt, dessen genauer Typ allerdings aus den in dieser Akte vorhandenen Dokumenten nicht ersichtlich ist.

Doch zuerst einmal möchte ich Ihnen die I. G. Farbenindustrie AG vorstellen. Das Kürzel „I. G.“ stand schon damals nicht für Industrie-, sondern Interessengemeinschaft, was allerdings nicht wirklich korrekt war, handelte es sich dabei doch in Wirklichkeit um einen 1925 gegründeten, deutschen Chemie- und Pharma-Konzern, zu dem sich sechs, ebenfalls alles andere als kleine Branchenriesen zusammengeschlossen hatten: Agfa, BASF, Bayer, die Chemische Fabrik Griesheim-Elektron, die Chemische Fabrik, die früher unter Weiler-ter Meer firmierte, und Hoechst. In der Ära des Nationalsozialismus entwickelte sich dieses Unternehmen, nicht zuletzt durch viele Enteignungen, oder, wie man es damals nannte, vor allem die „Arisierung“ jüdischer Firmen, zum größten Unternehmen in ganz Europa. Der Zusammenschluss wurde auch zum weltgrößten Chemie- und Pharmakonzern, der seinerzeit in der Hitliste aller weltweiten Firmen Rang vier hinter den amerikanischen Giganten General Motors, Standard Oil und US Steel belegte.

Allein in Deutschland betrieb das Fast-Monopol damals rund 200 Werke. Dazu gesellten sich Beteiligungen an 400 deutschen und erstaunlicherweise auch 500 weiteren Firmen im befreundeten Ausland. In der geschichtlichen Betrachtung ist der deutsche Mega-Konzern aber vor allem mit seiner Beteiligung an den Verbrechen der Nazis, ob im täglichen Leben, oder im militärischen Einsatz während des Zweiten Weltkriegs assoziiert. Zur Mitarbeiterzahl, die bis 1944 auf rund 189 000 anstieg, gehörte eine immer weiterwachsende, riesige Zahl von Zwangsarbeitern.

Zu den tödlichen Produkten, die das gigantische Unternehmen in seinen verschiedenen, über das gesamte Reich verteilten Fabriken produzierte, gehörten unter anderem auch das Giftgas Zyklon B, mit dem Millionen Menschen in den Konzentrationslagern umgebracht wurden, und die chemischen Kampfstoffe Senfgas, Tabun und Sarin. Für die Rüstung ebenfalls enorm wichtig waren Niträte für die Sprengstofffertigung sowie Metalle, Gummi und Plastik. Eine wichtige Rolle spielten, wegen des riesigen Mangels an Rohöl in Deutschland, auch die Hydrierwerke zur Herstellung synthetischer Treibstoffe.

Wegen des größten Produktionswerkes wurde dieser Ottokraftstoff damals „Leuna-Benzin“ genannt. Zu den vielfältigen Verbrechen gehörte auch die schockierende Tatsache, dass die I. G. Farbenindustrie AG in Auschwitz nicht nur die Buna-Werke zur Produktion von synthetischem Treibstoff gebauten hatten, sondern dort mit eigenem Kapital auch das Konzentrationslager Auschwitz III Monowitz baute, um die unfreiwillige Belegschaft für Bau und Betrieb des Kraftstoffherstellers unterzubringen.

Durch die „Oststeuerhilfe-Verordnung“ vom Dezember 1940 gab es für diese Investitionen in Auschwitz auch noch eine Steuergutschrift in Höhe von rund 600 Millionen Reichsmark. Allerdings konnte das Werk seine Produktion in vielen Bereichen nicht mehr aufnehmen. Interessant in diesem Zusammenhang ist aber auch, dass das ursprüngliche Buna-Werk in Auschwitz noch heute betrieben wird und die bei weitem größte Kunskautschuk-Fabrik in Polen ist.

Ein weiterer finanziell bekömmlicher Geschäftszweig für die I. G. Farbenindustrie AG in der Nazizeit war die Ausrüstung der deutschen Wehrmacht mit Uniformteilen, Stahlhelmen und Essgeschirr.

Zur Pflege der Beziehungen mit der NS-Führungsspitze, heute würde man es schlicht „Lobbyarbeit“ nennen, gab es im Konzern ab 1933 die Wirtschaftspolitische Abteilung (WiPo), die möglichst viel Einfluss auf Gesetzgebung, Steuergesetze und Außenwirtschaftspolitik ausüben sollte. Dazu passt auch die Tatsache, dass man, direkt nach der Machtergreifung der Nazis, 400.000 Reichsmark in die NSDAP-Parteikasse einzahlte. Übrigens exakt einen Tag nach dem Reichstagsbrand am 27. Februar 1933.

Und weil bekanntlich mit „vollen Hosen gut stinken“ war, zahlte man auf das als „Schwarze Kasse“ bezeichnete Industriespendenkonto der SA weitere 500.000 Reichsmark ein. Und damit die brauen Vasallen nicht frieren mussten, spendete die I. G. Farbenindustrie AG im Winter 1933/34 auch noch 200.000 Reichsmark für die Anschaffungen von Mänteln.

Eine Hand wäscht bekanntlich die andere und so wurde mit der neuen Regierung als Gegenleistung eine Absatz- und Mindestpreisgarantie für 350.000 Tonnen synthetisches Benzin abgeschlossen, die das „arme“ Unternehmen vor einem Verlust von rund 300 Millionen Reichsmark bewahrte.

Eine der selbstverständlich absolut uneigennützigen Gegenleistungen dafür war, dass das Privatunternehmen auch als eine Art „Think Tank“ für das Dritte Reich fungierte und diesem nicht nur Pläne, sondern auch fürstlich bezahlte Mitarbeiter zur Verfügung stellte, die in der Regierung ihren Einfluss zugunsten ihres Konzerns geltend machen konnten.

So war es auch kein Wunder, dass alle Werke der I. G. Farbenindustrie AG als kriegs- und lebenswichtige Betriebe eingestuft wurden und damit besondere Privilegien genossen. Nicht umsonst hatte man sich auch an der WIFO, der „Wirtschaftlichen Forschungsgesellschaft“ zu 25 Prozent beteiligt. Quasi als „Kickback“ wurden dafür Baukosten für neue Produktionsstätten erstattet und lukrative Lizenzgebühren für die künftigen Rüstungsstätten gewährt.

Rund zwei Drittel aller Produkte, die der Konzern fertigte, wurden damals als „kriegswichtig“ eingestuft. Und das Unternehmen wuchs in der Folge schnell weiter, wurden doch in den besetzten Gebieten zahlreiche Unternehmen in die I. G. Farbenindustrie AG „eingegliedert“.

Das Unternehmen betrieb damals auch, wenig erstaunlich, eine eigene Abteilung für die Abwehr von Industriespionage und den Kampf gegen Schiebergeschäfte. Wie in historischen Dokumenten überliefert ist, waren deren Mitarbeiter nachweislich über die Vergasung der Juden in Auschwitz informiert.

Eine weitere schockierende Facette der I. G. Farbenindustrie AG stellt die Tatsache dar, dass man im KZ Sachsenhausen Häftlinge im sogenannten „Schuhläufer-Kommando“ zum Test von Schuhen einsetzte. Sie mussten immer wieder eine mit unterschiedlichen Belägen versehene, 700 Meter lange Strecke zurücklegen, oft mit einer zurückgelegten Distanz von 40 Kilometer am Tag. Wer vor Erschöpfung kollabierte, wurde gnadenlos hingerichtet.

Nach dem Krieg wurde der Konzern dann in zwölf eigenständige Unternehmen aufgeteilt, von denen heute BASF, Bayer und Hoechst immer noch weltweit erfolgreich operieren. Erst 1952 startete das gerichtliche Abwicklungsverfahren, das dann noch mehr als sechs Jahrzehnte andauern sollte. Obwohl der Konkurs bereits Ende 2003 angemeldet wurde, dauerte es bis noch bis zum 31. Oktober 2012, bis die I. G. Farbenindustrie AG aus dem Handelsregister gelöscht wurde.

Doch blenden wir an dieser Stelle 75 Jahre zurück und beschäftigen uns mit der Entstehungsgeschichte eines schwarzen Maybach SW 38 Pullmann für dieses damals noch glorreiche Unternehmen. Was mit dem ersten Blick auf den vorher abgebildeten Bestellschein auffällt, ist die detaillierte Auflistung der Sonderwünsche, von denen ich Ihnen an dieser Stelle nur einige ausgewählte Posten wiederholen will: „Hydronaliumleiste, Lederpolsterung des Führersitzes, Innenausschlag Stoffpolster dunkel-russisch-grün, Bosch-Breitstrahler, Frischluftheizung „Sonne““. Was immer Letztgenanntes auch genau gewesen sein mag ...

Und als Zusatzaggregat eine „elektrische Reserve-Brennstoffpumpe“, damit die edle Limousine nicht unterwegs liegenblieb. Weiterhin vermerkt war eine Klausel zur Lieferung: „Falls der Wagen nicht durch uns selbst überführt wird, vergüten wir Ihnen die Ueberführungskosten mit RM 200,--“.

Was bei dieser Bestellung ebenfalls auffällt, ist die im Vergleich zu den in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Fahrzeugen vergleichsweise lange veranschlagte Lieferzeit von rund dreieinhalb Monaten. Und das alles zu einem Preis von 19.343,50 Euro. Was im Vergleich zu den bisher vorgestellten Cabriolets recht preisgünstig wirkt.

Wie dann im Begleitschreiben des Verkaufsbüros Berlin zu diesem Auftrag nachzulesen ist, war in diesen Vorgang auch Maybach-Direktor Jean Raebel direkt eingebunden. Doch das ist eigentlich nicht der erstaunlichste Fakt bei diesem hochkarätigen Geschäft.

19. AUG. 1937 * 41770
Verkaufsbüro Berlin



Auftrags-Mappe

Wagenverkauf

H. Ebner

Freig. 11.8.37

ME

Zentrale.

Ihre Zeichen

WV.

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Gr.Ky.

Berlin, den

18. August 1937.

Betreff: J.G. Farbenindustrie / SW 38 - Auftrag. / Agfa, Berlin.

Wie kürzlich Herrn Direktor R a e b e l schon am Telefon mitgeteilt, ist es uns gelungen, an die J.G. Farbenindustrie, Berlin S.O., einen weiteren SW 38 - Wagen zu verkaufen. Sie erhalten in der Anlage den Bestellschein über eine Pullman - Limousine Fabrikat Spohn, deren Gesamtpreis von RM 19.434.50 sich wie folgt errechnet:

Grundpreis der Limousine ✓	RM 18.100.-- ✓
Trennwand ✓	200.-- ✓
Hydronaliumleiste ✓	140.-- ✓
✓ Lederpolsterung des Führersitzes ✓	75.-- ✓
✓ Innenausschlag Stoffpolster dunkel-russisch-grün ✓	
Bosch - Breitstrahler ✓	91.-- ✓
✓ Frischluftheizung " Sonne " ✓	200.-- ✓
✓ Spezialtrittbretter ✓	60.-- ✓
✓ besonderer Werkzeugkasten ✓	26.-- ✓
✓ 2 passende Innenkoffern ✓	140.-- ✓
✓ Rückblickspiegel auf dem Reserverad ✓	22.-- ✓
✓ zweite Sonnenblende ✓	22.-- ✓
✓ Gummimatte hinten ✓	38.-- ✓
RM 19.114.--	

BERLIN - TEMPELHOF
FRIEDRICH WILHELMSTRASSE 87/81
FERNSPR. 6 5 (Südring) 8466, 8468

VERKAUFSBÜROS:
DRESDEN A 16, FRANKFURT A. MAIN, GUTLEUTSTR. 296
BLASEWITZERSTR. 26 FERNSPR. 32325
FERNSPR. 6 5176
TELEGR.-ADRESSE DER VERKAUFSBÜROS: MAYBACHMOTOR

KÖLN A. RHEIN, DEICHMANNHAUS
FERNSPR. 223168

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft: J. G. Farbenindustrie Empfänger: WV.
Agfa, Berlin

Tag: 18.8.37 Blatt 2

Uebertrag: RM 19.114.--

✓ 2 Kristall - Aschenbecher ✓	15.-- ✓
✓ kombiniertes Nummernschild ✓	18.50 ✓
✓ Rückfahrt - Scheinwerfer ✓	34.-- ✓
✓ elektrische Reserve - Brennstoffpumpe	70.-- ✓
✓ Edelholzleisten an den Türen einschl. Kästchen an der Zwischenscheibe ✓	150.-- ✓
✓ durchgehende Frostschutzscheibe ✓	33.-- ✓

RM 19.434.50

Muster für Leder- und Stoffpolsterung wollen Sie uns bitte vorlegen. Die Lackierung des Wagens soll schwarz oder dunkelblau ausgeführt werden mit passendem Innenausschlag, worunter auch ein Stoff in dunkel - russisch - grün vorgelegt werden soll, ähnlich wie Sie vor kurzer Zeit einen SW 38 - Wagen an die J.G. Farbenindustrie Frankfurt geliefert haben.

Die Verhandlungen wegen dieses Wagens gehen seit Ende Juli. Damals glaubten wir noch, einen Liefertermin ab Ende November zusagen zu können. Die formale Bestätigung hat sich bei der J.G. Farben sehr verzögert, so dass wir erst heute den Bestellschein erhielten.

Wir bitten Sie höflichst, für diesen Auftrag unser Fahrgestell 1978 vorsehen zu wollen. Dieses Fahrgestell ist für den 25.10. eingeteilt. Auf diese Weise dürfte es Ihnen möglich sein, den geforderten Liefertermin wenigstens annähernd zu halten.

Die Lieferung des Wagens ist für die J.G. insofern etwas eilig, als bis zur Neulieferung der SW 38 von Herrn Direktor Otto noch weitergefahren werden soll. Sie wissen, dass dieser Wagen recht

./.

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft: J. G. Farbenindustrie Empfänger: WV.
Agfa, Berlin.

Tag: 18.8.37 Blatt 2

überholungsbedürftig ist und uns eigentlich schon im August zur Reparatur überlassen werden sollte. Wir haben inzwischen noch verschiedene Reparaturen ausgeführt und hoffen, dass er zunächst bis zur Lieferung der jetzt bestellten Limousine noch in Betrieb bleiben kann.

Nachdem nunmehr das Chassis 1978 für obigen Auftrag und das Chassis Nr. 1984 für den Jhnen gestern vorgelegten Auftrag für die Allgemeine Baugesellschaft Lorenz & Co., Berlin - Wilmersdorf, verwendet sind, ist das nächste freie Chassis für uns Nr. 1990, dessen Liefertermin zum 10.11. eingeteilt ist.

Maybach-Motorenbau
G. m. b. H.
Verkaufsbüro Berlin

Bestellschein.

Vielmehr erstaunte mich, dass man die für Diskretion im Passagierraum sorgende Trennwand nur 200 RM Aufpreis veranschlagte. Genauso viel Geld wurde auch für die schon erwähnte Heizung verlangt. Zwei Kristall-Aschenbecher kosteten damals nur 15 RM, die durchgehende Frontscheibe auch nur 33 RM.

Natürlich wissen wir nicht, wie schonend oder eben auch nicht bei der I. G. Farbenindustrie AG mit den Direktionswagen umgegangen wurde, aber dieser Vermerk ließ doch eher Schlimmes vermuten: „Die Lieferung des Wagens ist für die I. G. insofern etwas eilig, als bis zur Neulieferung der SW 38 von Herrn Direktor Otto noch weitergefahren werden soll. Sie wissen, dass dieser Wagen recht überholungsbedürftig ist und uns eigentlich schon im August zur Reparatur überlassen werden sollte. Wir haben inzwischen noch verschiedene Reparaturen ausgeführt und hoffen, dass er zunächst bis zur Lieferung noch in Betrieb bleiben kann.“ Was auf einen Unbeteiligten wie mich nicht unbedingt sehr optimistisch wirkt.

Und dann noch ein bisschen Rochadespiel für Eingeweihte: „Nachdem nunmehr das Chassis 1978 für obigen Auftrag und das Chassis Nr. 1984 für den Ihnen gestern vorgelegten Auftrag für die Allgemeine Baugesellschaft Lorenz & Co., Berlin – Wilmersdorf, verwendet wird, ist das nächste freie Chassis für uns Nr. 1990, dessen Liefertermin zum 10.11. eingeteilt ist.“ Alle Klarheiten beseitigt?

Kommando zurück, hieß es daraufhin am 21. August 1937 aus der Zentrale in Friedrichshafen. Denn wie beim Schafkopfspiel stach auch im wahren Autoverkaufsleben der Ober den Unter, wie aus dieser Textpassage im Begleitbrief zur Auftragsbestätigung an das Verkaufsbüro Berlin zu entnehmen ist: „Gemäss der mit Ihnen am Fernsprecher getroffenen Verabredung wird entgegen Ihren Ausführungen nunmehr für diesen Auftrag das Chassis Nr. 1984 verwendet, nachdem das Fahrgestell Nr. 1978 bereits für Herrn Reichsminister Dr. Goebbels eingeteilt ist.“ Womit klar ist, dass auch der skrupellose Propagandachef zu den Kunden der Luxusmanufaktur Maybach gehörte.

Der nächste Dämpfer folgte auf Seite 2 der Fahrzeugaufstellung, als es um die gewünschte Lederpolsterung des Fahrersitzes ging: „Leder für das Führersitzabteil kann jedoch nur verwendet werden, wenn wir die Genehmigung hierzu von unserer Überwachungsstelle erhalten. Andernfalls muss das gesamte Fahrzeug mit Cordstoff gepolstert werden.“

Nun würden wir doch alle davon ausgehen, dass ein bisschen Leder für eines der Lieblingsunternehmen der Nazis kein Problem sein konnte? Doch weit gefehlt, wie es bereits wenige Tage später in einem Schreiben von Karosseriebauer Spohn, der den Zuschlag für den Aufbau dieses Pullmans erhalten hatte, erklärt wurde: „Zu meinem Bedauern muß ich Ihnen noch mitteilen, daß die Überwachungsstelle für Lederwirtschaft meinen Antrag auf Genehmigung einer Lederpolsterung im Führersitzabteil des obigen Wagens, nachdem es sich um eine Limousine handelt, wieder abgelehnt hat, sodaß der ganze Wagen nun mit Kordstoff gepolstert werden muß. Ich bitte Sie höfl., dem Kunden entsprechende Mitteilung zukommen zu lassen. Mit deutschem Gruss! Hermann Spohn“.

MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H. FRIEDRICHSHAFEN A.B.

— BESTELLSCHEIN —

Herr Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann in Truenbrietzen i.d. Mark
M.d.R.

bestellt bei MAYBACH-MOTORENBAU, G.M.B.H., FRIEDRICHSHAFEN A.B.

durch: VB Berlin

Ein Maybach- 6 Zylinder- 3,8 Liter- 140 PS Schwingach Fahrgestell

Typ " SW 38 " Radstand 3680 mm

Einen Sport - Cabriolet -Aufbau, Fabrikat Gläser

4-5 Sitze 4 Türen 4 Fenster

Ausführung des Fahrgestells/Wagens:

Lenkung rechts oder links; 6 Artillerie-Räder mit 6facher Bereifung, Fabrikat deutsch

Reichhaltiges Werkzeug; Reifenhalter seitlich oder hinten: seitlich

Lackierung: Wagenkörper: tiefdunkelblau; Kotflügel: schwarz

Polsterung im Führersitzabteil: } im Fondsitzaabteil: } schwarzes Leder; Verdeckstoff: schwarz-grau.

Sonderausführung: ohne Trennwand, Lederausschlag, verlängerte Kofferhülle mit 3 Innenkoffern, Hydronaliumleiste, Trittbretter mit Gummileisten, Boschbreitstrahler mit Kippspiegel, Rückblickspiegel, Rückfahrscheinwerfer, verlängerte Lenkung und verlängerte Haube, Innensteuersucher, Landstrassentriphon, Dreiklanghorn, Radioanlage Telefunken einschl. Einbau und Entstörung, kombinierte Nummernbeleuchtung, Kartenleselampe mit Drehschirm, zweite Sonnenblende, durchgehende Frostschutzscheibe, Liegesitze, Reserve-Brennstoffpumpe, zweiter Scheibenwischer, Tropfblech für rechten Kotflügel, Tankverschraubung u. Reserveräder abschliessbar, Werkzeugkasten unter der Motorhaube, Materialkasten im Kofferboden.

Lieferzeit: schnellstens, ca. 3 Monate.

Preis: des Fahrgestells / karossierten Wagens RM 21.748.50 ✓
in Worten: Reichsmark Einundzwanzigtausendsiebenhundertachtundvierzig

für Sonderausführungen: RM ---

in Worten: Reichsmark ---

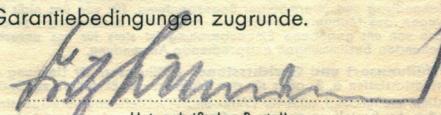
Zahlungsbedingungen:

Alle Preise ab Werk Friedrichshafen a.B.

Anzahlung: RM 6.000. -- bei Bestätigung,
Rest bei Abnahme.

Der Bestellung liegen die auf der Rückseite abgedruckten Liefer- und Garantiebedingungen zugrunde.

Treuenbrietzen, den 29.2.37.


Unterschrift des Bestellers

VIN 2007: Maybach SW 38 Sport-Cabriolet für Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann

Treuenbrietzen, 28. September 1937. Sie haben den Namen dieser Kleinstadt in Brandenburg noch nie gehört? Vermutlich kennen Sie aber den berühmtesten und im wahrsten Sinne des Wortes schlagfertigsten Sohn dieses Ortes! Henry Maske wurde am 6. Januar 1964 in Treuenbrietzen geboren und erboxte sich am 20. März 1993 durch einen einstimmigen Punktsieg gegen den Amerikaner „Prince“ Charles Williams den WM-Titel der International Boxing Federation (IBF) im Halbschwergewicht. Diesen Gürtel verteidigte der von den Medien „Gentleman-Boxer“ getaufte Sportler in der Folge zehn Mal bis zu seiner Niederlage gegen Virgil Hill im Jahr 1997.

Es wirft aber ein schales Licht auf die Redaktionsmethoden von Wikipedia, dass ein anderer, wenn auch zweifelsohne alles andere als vorzeigenswerter Bewohner dieser Stadt auf der Seite dieses Online-Lexikons nicht gelistet ist, obwohl er es zweifellos zu gewisser, wenn auch dubioser Prominenz gebracht hat: Fritz Tittmann, seit dem 25. Juli 1925 Mitglied Nummer 12 225 der NSDAP, war nach einem verlorenen, parteiinternen Machtkampf Ende der 1920er Jahre von Sachsen nach Brandenburg übersiedelt. Im März 1933 wurde er in Treuenbrietzen zum ersten Beigeordneten und damit stellvertretenden Bürgermeister gewählt. Weil der eigentlich gewählte Bürgermeister sein Amt aber nicht wahrnahm, wurde Tittmann im April 1934 zum kommissarischen, ehrenamtlichen Bürgermeister dieser Kommune rund 60 Kilometer südwestlich von Berlin ernannt. Dieses Amt behielt er bis 1941 und war parallel von 1933 bis 1945 auch Mitglied des Reichstags.

Nach der Machtübernahme durch Adolf Hitler wurde er außerdem Reichsbeauftragter der NSDAP für Berlin, Kurmark und Schlesien, und gehörte damit zum Stab des Führer-Stellvertreters Rudolf Heß. Zeitgleich agierte er auch als Reichshauptamtsleiter der Deutschen Arbeitsfront (DAF).

Als wenn das alles noch nicht verwerflich genug gewesen wäre, trat der Karriere-Nazi am 20. April 1938, dem Führergeburtstag, wieder der SS bei, der er mit der Mitgliedsnummer 3 925 schon von 1930 an zwei Jahre lang angehört hatte. Als SS-Oberführer fungierte er als „Bevollmächtigter für Volksdeutschenfragen und Vertreter der Volksdeutschen Mittelstelle in der Reichsorganisationsleitung der NSDAP“ und war parallel auch noch „Sonderbevollmächtigter für volksdeutsche Angelegenheiten“. Am 1. Juli 1941 wurde Tittmann dann von Heinrich Himmler, dem Reichsführer SS, zum „Reichskommissar für die Festigung deutschen Volksstums (RKFDV)“ bei der NSDAP und der DAF ernannt.

Am 22. Oktober 1941 wurde Tittmann als SS- und Polizeiführer (SSPF) für den Generalbezirk Nikolajew in der besetzten Ukraine eingesetzt. Dort rekrutierte er auf eigene Faust volksdeutsche Deserteure der rumänischen Armee und stellte mit ihnen ein eigenes Bataillon zusammen. Eine eigenmächtige Aktion, die den rumänischen Diktator Ion Antonescu zutiefst verärgerte, und im August 1942 zu Tittmanns Versetzung als SS-Führer in den Stab des Höheren SS- und Polizeiführers (HSSPF) für Russland-Süd, Hans-Adolf Prützmann, führte.

Auch dort entwickelte er ein ungern gesehenes Eigenleben und wurde im September 1944, weil er angeblich SS-Personal für seine privaten Zwecke genutzt hatte, von Himmler nach Italien zum Stellungsbau gegen die Alliierten abberufen. Diese Verwendung trat er aber aus gesundheitlichen Gründen niemals an und ging zurück in seinen Heimatort in Brandenburg, wo er angeblich am 25. April 1945 im Alter von 46 Jahren verstarb.

Über seinen Tod kursieren verschiedene Versionen: Die offizielle Verlautbarung war, dass er im Kampf gegen die Rote Armee um seine Stadt fiel. Es wird aber auch erzählt, dass er sich, zusammen mit seiner Ehefrau, den drei Kindern sowie seiner Schwiegermutter und der Schwägerin, in seinem Haus im Ortsteil Frohnsdorf in die Luft gesprengt hatte. Angeblich wurden die Leichen aber niemals gefunden, sodass auch die Legende im Umlauf ist, dass er mit seiner Familie vor den Russen flüchten konnte und für immer verschwunden blieb.

Ganz offensichtlich war er aber noch sehr lebendig, als er sich am 28. September 1937 bei der Maybach-Motorenbau G.m.b.H. ein SW 38 Sport-Cabriolet bestellte. Für dessen Karosserieaufbau hatte er sich die Variante von Gläser in Dresden ausgesucht, doch das war nicht der einzige Punkt, in dem sich der Auftrag von Fritz Tittmann von anderen offenen SW 38 Modellen unterschied, deren Auftragsmappen mir zur Verfügung stehen.

So wünschte er sich auf einem „langen“ Chassis mit 368 Zentimeter Radstand eine Karosserie in zweifarbiger Lackierung mit „tiefdunkelblauem“ Korpus und schwarzen Kotflügeln. Der Aufbau sollte nicht nur eine längere Motorhaube mit entsprechend weiter nach hinten reichender Lenkung bekommen, sondern auch eine spezielle Heckpartie mit einem nach hinten verlängertem Kofferraum, um Platz für maßgeschneiderte Gepäckstücke zu erhalten, die ebenfalls Teil dieser Bestellung waren. Aus dem Umgang mit den letzten Fahrzeugen ergibt sich für mich aber die Frage, was es denn mit der gewünschten, schwarzen Lederpolsterung des Innenraums auf sich hatte. War dieser Luxus zu dieser Zeit nicht schon längst tabu?

Noch mehr fällt bei diesem Bestellschein aber auf, dass dieser nicht auf die Dienststelle, sondern direkt auf den „Herr Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann“ in, falsch geschrieben, „Truenbritzen i.d.Mark“ ausgestellt worden war. Was allerdings schon mit dem nächsten Dokument in dieser Akte relativiert wurde: Auf dem Briefpapier mit Hakenkreuz der „Reichsleitung der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei“ folgte mit Datum vom 1. Oktober eine schriftliche Order durch den Adjutanten von „Fritz Tittmann, M.d.R. (Mitglied des Reichstags), Reichsinspkteur“. Rechtschreibfehler gab es also auch damals, auf beiden Seiten dieses Geschäfts, schon zur Genüge, genauso, wie es offensichtlich allgemein am im wahrsten Sinne des Wortes „rechten“ Durchblick fehlte, welchen Titel diese Nazi-Größe in dieser Woche gerade wirklich führte ...

Interessant ist in diesem Schreiben auch weniger der Wunsch „Die Lieferung des Wagens soll umgehend erfolgen“, sondern der Passus „Der Vertrag soll zu den Bedingungen geschlossen werden wie die Verträge, die Sie bereits mit den Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront abgeschlossen haben.“. Mit einem Schmunzeln nahm ich zur Kenntnis, dass sich entweder der Besteller selbst oder sein Lakai die Übersendung der aktuellen Maybach-Prospekte wünschte.

11

-40KT1937*47819

Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei

Reichsleitung

Reichsgeschäftsstelle:
München, Briener Straße 45
Briefanschrift: München 43, Brieffach 80
Telefon-Nummern: 54901, 58344 und 56081
Postcheckkonto: München 23319



Rampfzeitung der Partei: **Völkischer Beobachter**
Geschäftsstelle der Zeitung: **Thierschstraße 11**
Telefon-Nummer 20647
Schriftleitung: **Schellingstraße 39**
Telefon-Nummer 20801, Postcheckkonto 11346

Fritz Tittmann, M.d.R.
Reichsinspekteur
T.-K/R.

Berlin W. 57., am 1.10.37
Zentralbüro der DAF.
Potsdamer Straße 180/82

Kaufm. Dir. *M*
Techn. Dir. *M*
An die
Maybach-Werke A.-G.
Verkaufsstelle

Friedrichshafen
a. Bodensee

Auftrags-Mappe

Wagenverkauf
H. Elsner

6.10.37 Bef. M.

Im Auftrage des Reichsinspektors bei Dr. Ley Fritz
Tittmann bestelle ich hiermit

ein vier-bis fünfsitziges 3.8 Ltr. Maybach-Cabriolet.

Die Lieferung des Wagens soll umgehend erfolgen. Der Vertrag
soll zu den Bedingungen geschlossen werden wie die Verträge,
die Sie bereits mit den Dienststellen der Deutschen Arbeits-
front abgeschlossen haben.

Weiterhin bitte ich Sie, nach hier einen Prospekt über den
3.8 Ltr. Wagen sowie einen weiteren für die stärkeren Wagen
zu senden.

Fernerhin erteile ich in Vollmacht des Herrn Tittmann den
Auftrag, in den 3.8 Ltr. Wagen ein Rundfunkgerät einzubauen,
ihn mit einer Dreiklanghupe und mit einem beleuchteten Natio-
nalitätenzeichen zu versehen, sowie Kotflügellampen, Rückfahr-
lampe und eine Leselampe am Sitz neben dem Führersitz anzu-
bringen. Der Sucher soll von innen zu bedienen sein.

Heil Hitler!

i.A.: *D. Körner*

Adjutant.

5
Reg.
WV
Verw.
VB Berlin
Kontr.
F. Buchh

Herrn
Fritz Tittmann,
Reichshauptamtsleiter
und M.d.R.,
Truenbrietzen
in der Mark.

F. Buchh. Kl/M1. 6. Oktober 1937.

Zahlung.

Sehr geehrter Herr Tittmann!

Wir bestätigen Ihnen hierdurch mit verbindlichem Dank
den Erhalt der uns über unser Verkaufsbüro Berlin über-
mittelten Zahlung in Höhe von

RM 6.000.—

welchen Betrag wir Ihrem Konto gutgeschrieben und als
vereinbarte Zahlung auf den uns freundlichst erteilten
Auftrag zur Lieferung eines

"MAYBACH-Wagens Bauart SW38"

verwendet haben.

Wir empfehlen uns Ihnen

Heil Hitler!

VB Bln

M

Ob es nun die Gier nach Nachrichten oder Musik war: Ein „Rundfunkgerät“ war ebenso auf diesem Wunschzettel gelistet, wie eine Dreiklanghupe und ein beleuchtetes Nationalitätenkennzeichen. Der mit unleserlicher Unterschrift zeichnende Schreiber schloss mit einem strammen „Heil Hitler!“, was wohl weniger dem, zugegeben recht kleinen, Aufdruck in Sütterlin-Schrift am Fuß des Briefpapiers, geschuldet war, der lautet: „Höflichkeitsformeln fallen bei allen parteiamtlichen Schreiben weg.“ Hätte damals wirklich irgendjemand so etwas wie ordentliche, menschliche Umgangsformen in der NSDAP erwartet?

Wirklich erstaunlich ist aber ein Schreiben der Maybach-Buchhaltung vom 6. Oktober 1937: „Sehr geehrter Herr Tittmann! Wir bestätigen Ihnen hierdurch mit verbindlichem Dank den Erhalt der uns über unser Verkaufsbüro übermittelten Zahlung in Höhe von RM 6.000,--, welchen Betrag wir Ihrem Konto gutgeschrieben und als vereinbarte Zahlung auf den uns freundlichst erteilten Auftrag zur Lieferung eines „MAYBACH-Wagens Bauart SW38“ verwendet haben.“

Laut einer Aktennotiz vom 4. November 1937 hatte Tittmann dem Verkaufsbüro Berlin einen Verrechnungsscheck über diese Summe übergeben, den man bei der „Reichs-Kredit-Ges. Berlin“ zu Gunsten des Maybach-Werks eingelöst hatte und der ganz offensichtlich auch gedeckt gewesen war. Eine beträchtliche Teilzahlung bereits rund eine Woche nach Bestelleingang? Bei den sparsamen Schwaben in Friedrichshafen knallten damals aus diesem freudigen Anlass sicherlich die Sektkorken!

Am 20. Oktober 1937 ging schließlich die erste Auftragsbestätigung an den Kunden raus - an seine private Adresse! Darin wird nicht nur der Preis für dieses Sport-Cabriolet mit 21.748,50 RM aufgelistet, sondern auch einige interessante Details. So berechnete man für die Fertigung der Karosserie bei Gläser, statt wie sonst meistens bei Spohn, einen Aufpreis von 500 RM. Für das Chassis mit 368 Zentimeter Radstand und Motorhaube sowie Lenkung in entsprechend längeren Ausführungen wurden 1.000 RM extra veranschlagt.

Nicht ganz billig war auch die gewünschte Radioanlage Telefunken samt Einbau und Entstörung, die damals 470 RM kostete. Das „Landstrassentriophon“, sprich die Dreiklanghupe, machte weitere 200 RM aus. Außerdem hatte man hier ganz offensichtlich schon eine Vorahnung, dass des anspruchsvollen Kunden Sonderwunsch bezüglich des veränderten Gepäckabteils samt Maßinnenkoffern nicht problemlos zu erfüllen sein würde.

Mit Brief vom 29. Oktober übermittelte das Verkaufsbüro Berlin dann die endgültige Bestätigung, die den Besteller noch einmal in Personam nannte: „Sie erhalten heute den offiziellen Bestellschein des Käufers, wobei Sie bitte beachten wollen, dass dieser Auftrag auf Herrn Tittmann persönlich lautet und nicht auf die D.A.F.“ Was die wohl durchaus berechtigte Frage aufwirft, woher dieser Mann denn so viel Geld für den Kauf eines Luxusautos hatte? Für die gleiche Summe hätte man damals auch mehrere Einfamilienhäuser kaufen können ...

Am 2. November forderte man dann bei der Gläserkarosserie G.m.b.H. „Per Eilboten!“ die Nettopreise für die diversen Sonderwünsche an und, legte eine Skizze der verlängerten Heckvariante am Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer 1797 bei, das zuvor für einen gewissen Dr. Hupfauer gebaut worden war.

Maybach-Motorenbau G. m. b. H.

Betrifft:

Empfänger:

Tag 29.10.37 Blatt

Wagen Herr Fritz Tittmann M.d.R., Treuenbrietzen i.d. Mark.

Ein 4-5sitziges Sport - Cabriolet, Typ " MAYBACH SW 38 ".

ohne Trennwand, mit Lederausschlag, mit verlängerter Kofferhülle mit drei Innenkoffern, Hydronodiumleiste, Trittbretter mit Gummileisten, Boschbreitstrahler mit Kippsspiegel, Rückblickspiegel, Rückfahrscheinwerfer, Gläser-Karosserie statt Fabrikat Spohn, Chassis 3,68 m mit verlängerter Lenkung und verlängerter Haube	RM 20.579.--
Innensteuversucher	72.--
Landstrassentriphon Dreiklanghorn	200.--
Radioanlage Telefunkens einschl. Einbau und Entstörung	470.--
Kombinierte Nummernbeleuchtung	18.50
Kartenleselampe mit Drehschirm	24.--
Zweite Sonnenblende	22.--
Durchgehende Frostschutzscheibe	33.--
Liegesitze	140.--
Reserve-Brennstoffpumpe	70.--
Zweiter Scheibenwischer	26.--
Tropfblech für rechten Kotflügel	10.--
Tankverschraubung abschliessbar	22.--
Reserveräder abschliessbar	10.--
Werkzeugkasten unter der Motorhaube	26.--
Materialkasten im Kofferboden	26.--

Gesamtpreis RM 21.748.50

Verkaufsbüro Berlin

1. NOV. 1937 * 58687



Zentrale.

Ihre Zeichen
WV.

Ihre Nachricht vom

6.11.37

Unsere Zeichen
Gr. Ky.

Berlin, den
29. Oktober 1937.

Betreff: Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann, M.d.R., Treuenbrietzen-Frohsdorf.

Sie erhalten heute den offiziellen Bestellschein des Käufers, wobei Sie bitte beachten wollen, dass dieser Auftrag auf Herrn Tittmann persönlich lautet und nicht auf die D.A.F.

Die Einzelausführung wollen Sie bitte dem Bestellschein entnehmen. Der von uns genannte Preis von RM 21.748.50 + 70.-- = RM 21.818.50 schliesst noch eine gewisse Reserve ein, die Sie bitte zur Komplettierung des Auftrages verwenden wollen. Wir konnten nicht übersehen, ob die Preise der Firma Spohn für Einzelausrüstungen in allen Fällen für einen Aufbau der Firma Gläser verwendet werden können. Wie Sie aus dem Auftrag ersehen wollen, hat sich der Kunde für einen Gläser - Aufbau entschieden.

Wir fügen weiterhin eine Skizze über die Kofferanordnung beim Wagen 1707 Dr. Hupfauer bei. Der Kunde wünscht also vergrößertes Kofferheck mit 4 Einsatzkoffern.

Für diesen Auftrag bitten wir das Fahrgestell 1995 vorsehen zu wollen.

Maybach-Motorenbau
G. m. b. H.
Verkaufsbüro Berlin

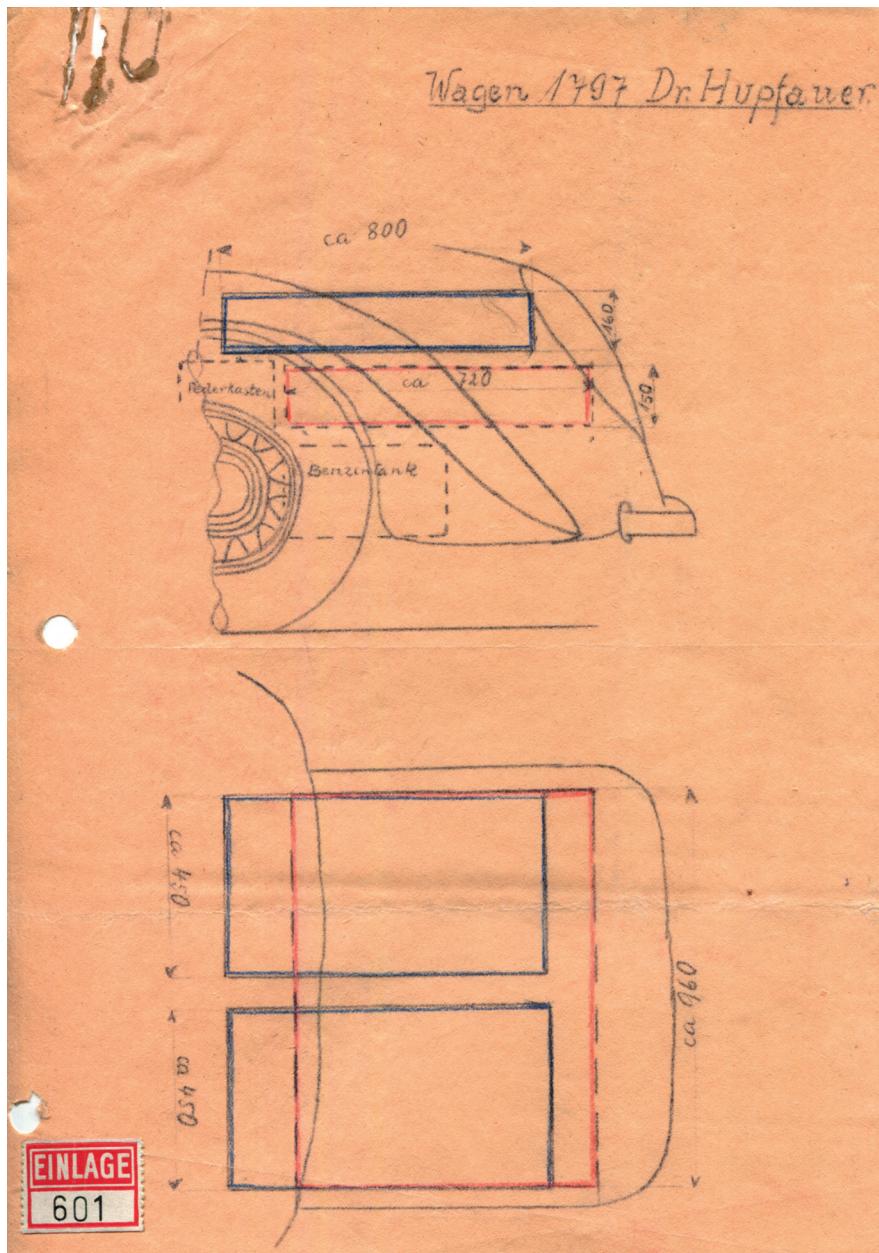
4 Anlagen.

BERLIN - TEMPELHOF
FRIEDRICH WILHELMSTRASSE 87/81
FERNSPR. G 6 (Südring) 8465, 8466

DRESDEN A 16, FRANKFURT A. MAIN, GUTLEUTSTR. 296
BLASEWITZERSTR. 25 FERNSPR. 92326
FERNSPR. 86175

KÖLN A. RHEIN, DEICHMANNHAUS
FERNSPR. 223169

TELEGR.-ADRESSE DER VERKAUFSBÜROS: MAYBACHMOTOR



Eine Idee, die von Gläser aber kategorisch abgelehnt wurde: „Eine Verlängerung des Kofferhecks mit 3 Innenkoffern lt. eingesandter Skizze ist leider nicht möglich. In der Höhe sind wir das eine Mal auf die Abmessung zwischen Verdeck und Federkasten angewiesen und das zweite Mal vom Federkasten bis zum Benzintank. Die beiden vorgenannten Abstände ermöglichen nicht den Einbau von Koffern in ca. 16 cm Höhe. Weiterhin ist eine Verlängerung des Kofferhecks auch nach hinten nicht möglich, um Koffer von 80 cm Tiefe unterzubringen, weil hierdurch die Gesamtkonstruktion des Karosserie-Rohbaues geändert werden müßte. Da die Cabriolets auf MAYBACH serienmäßig noch mit Kofferschwenkarmen ausgerüstet werden, ist die Unterbringung von extra grossen Koffern auf diesen Schwenkarmen möglich.“ Haben Sie das etwa verstanden, werter Leser? Und wie war das noch einmal mit dem „Lederausschlag“, der von Gläser, im Gegensatz zu Konkurrent Spohn, niemals mit einer Silbe in Frage gestellt und mit einem Aufpreis von 200 RM kalkuliert wurde? Hatte man in Dresden etwa bessere Beziehungen zur Genehmigungsstelle, gab es dort vielleicht noch ein gut bestücktes Lederlager, oder lag es einfach nur am einflussreichen Kunden für dieses Auto?

In der Auftragsbestätigung vom 6. November 1937 ist die Ausstattung mit dem feinen Material ebenfalls zu finden, mit einem Aufschlag von 25 Prozent auf den Lieferantenpreis, sprich 250 RM. Und weil der feine Herr Tittmann in seinem Auto auch einmal ausruhen, schlafen, oder sonst was darin treiben wollte, wurde ihm auch ein Plus an Komfort angeboten: „Die beiden Vordersitzrücken nach hinten umklappbar, das Fondszirkissen geteilt und beide Kissen hochstellbar. Der Mehrpreis für die sich hierdurch ergebende gute Schlafsitzeinrichtung beträgt RM 215,--.“

Noch bemerkenswerter ist aber sicherlich die exakte Spezifizierung des Heckumbaus, der den gewünschten Platz für die Koffer schaffen sollte: „Leider müssen wir Sie noch davon verständigen, dass es bei den von der Firma GLÄSERKAROSSERIE, Dresden, hergestellten Cabriolets nicht möglich ist, den Gepäckraum so zu vergrössern, dass 4 Innenkoffer untergebracht werden können.“

Doch die damalige Gepflogenheit, für den Aufbau auf das gelieferte Rolling Chassis auf die Handwerkskunst externer Karrossiers zu setzen, hatte dennoch eine praktikable Lösung zu bieten: „Wir liefern Ihnen das Fahrzeug mit dem normalen Kofferheck einschliesslich zweier Innenkoffer. Ausserdem erhalten Sie noch für die an dem Wagenheck angebauten beiden ein-klappbaren Kofferträger eine aufschnallbare Kofferhülle, welche ebenfalls zwei Innenkoffer enthält, so dass hiermit Ihren Wünschen auch entsprochen sein dürfte. Wir glauben Ihnen sogar diese Ausführung mehr empfehlen zu können, weil das Gesamtbild des Wagens sicherlich vor teilhafter wirken dürfte, als bei einem grossen Kofferausbau.“

Eine Idee, die interessanterweise während der Arbeiten an diesem Buch im hier und heute wieder aufpoppte, als BMW im Mai 2025 eine zusätzliche Gepäckbox mit 300 Liter Volumen für seine aktuellen Modelle präsentierte, die auf der Anhängerkupplung fixiert wird. Mit 875 Euro ist diese sogar ähnlich eingepreist, wie der Zusatzkofferraum für den Maybach, der damals samt der Innenkoffer mit einem Aufpreis von 735 RM kalkuliert wurde.

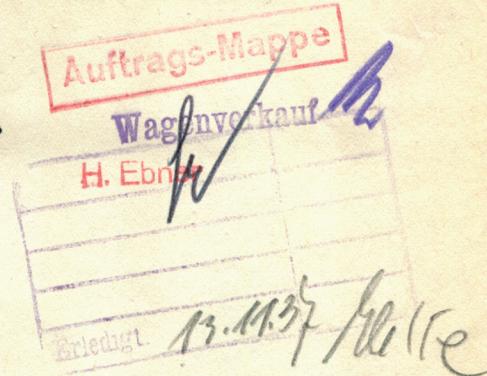
Doch natürlich geht es auch noch ein ganzes Stück komplizierter, denn am 10. November 1937 unterbreitete das Verkaufsbüro Berlin seiner Zentrale den Vorschlag, doch einmal nachzu haken, was das Cabrio für Kunde Tittmann denn kosten würde, wenn man es, mit einem „Gläser-Heck“, bei Spohn in Ravensburg bauen lassen würde. Was man dann allerdings erst einmal dem Käufer erklären müsste, denn: „Der Auftrag lautet allerdings auf eine Gläser-Karosserie, doch haben wir diese nur vorgeschlagen, da wir im Moment bei Gläser etwas schneller bedient werden. Wir könnten aber, sofern ein wesentlicher Preisunterschied zwischen einer Karosserie von Spohn mit Gläser-Heck und einer Gläser-Karosserie besteht, auch eine Karosserie von Spohn Ihnen in Auftrag geben.“ So viel zum Thema „Loyalität zu einem Lieferanten“, der sich vorher Gedanken gemacht hatte, wie man denn die Wünsche des künftigen Maybach-Eigners am besten erfüllen könnte ...

Eine Anfrage, die drei Tage später vom Werk mit der Übersendung einer Kalkulation eines kompletten Spohn-Cabriolets negativ beschieden wurde: „Ein Preisunterschied von RM 200,- bei einem Wertobjekt in Höhe von RM 20.000,-- dürfte wohl als nicht besonders aus dem Rahmen fallend ausgesprochen werden können.“ Allerdings war in dieser Aufstellung kein „Gläser-Heck“, sondern eine „große“ Kofferhülle enthalten.

11.NOV.1937*63412

7

Verkaufsbüro Berlin



Zentrale.

Ihre Zeichen

WV/EB/Te.

Ihre Nachricht vom

6.11.37

Unsere Zeichen

Bö/Ni.

Berlin, den

10. November 1937

Betreff: SW 38-Auftrag Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann M.d.R.
Treuenbrietzen i.d. Mark.

Wir empfingen Ihr obiges Schreiben und die beigefügte Auftragsbestätigung.

Da die Preise Ihrer Aufstellung gegenüber der unsrigen sehr abweichen, haben wir telefonisch mit Herrn Groszer gesprochen und meinte derselbe, dass wir die Auftragsbestätigung liegen lassen sollten bis zum kommenden Montag, da die Angelegenheit am besten persönlich behandelt wird und zwar von Herrn Groszer selbst, da er die ganzen Verhandlungen mit dieser Stelle geführt hat.

Wir bitten Sie jedoch, uns vorsorglich mitteilen zu wollen, wie hoch sich der Preis des kompletten Wagens stellen wird wenn derselbe bei der Firma Spohn karossiert würde, allerdings mit einem Gläser-Heck. Der Auftrag lautet allerdings auf eine Gläser-Karosserie, doch haben wir dieses nur vorgeschlagen, da wir im Augenblick bei Gläser etwas schneller bedient werden. Wir könnten aber, sofern ein wesentlicher Preisunterschied zwischen einer Karosserie von Spohn mit Gläser-Heck und einer Gläser-Karosserie besteht, auch eine Karosserie von Spohn Ihnen in Auftrag geben.

Wir bitten Sie, uns die Kosten noch im Laufe dieser Woche aufzugeben, damit am kommenden Montag die Angelegenheit endgültig erledigt werden kann.

Maybach-Motorenbau

G. m. b. H.

Verkaufsbüro Berlin

BERLIN - TEMPELHOF
FRIEDRICH WILHELMSTRASSE 87/81
FERNSPR. G 5 (Südring) 8465, 8466

VERKAUFSBÜROS:
DRESDEN A 18, FRANKFURT A. MAIN, GUTLEUTSTR. 206
BLASEWITZERSTR. 25 FERNSPR. 82325
FERNSPR. 85175
TELEGR.-ADRESSE DER VERKAUFSBÜROS: MAYBACHMOTOR

KÖLN A. RHEIN, DEICHMANNHAUS
FERNSPR. 223166

Reg.

WV

Uml.

Auftrags-Mappe

F

VB. Berlin.

Bö/Ni.

10.11.37.

WV/EB/Te.

13. November 1937.

SW 38-Auftrag Reichshauptamtsleiter Fritz Tittmann M.d.R.,
Treuenbrietzen i.d. Mark / Chassis Nr. 2026.

Von dem Inhalt Ihres obigen Schreibens nahmen wir Kenntnis und möchten zunächst erwähnen, dass wir unsererseits die Differenz, welche sich bei der Gegenüberstellung Ihrer und unserer Kalkulation ergeben hat, als nicht besonders hoch ansehen. Ein Preisunterschied von RM 200.-- bei einem Wertobjekt in Höhe von RM 20.000.-- dürfte wohl als nicht besonders aus dem Rahmen fallend angesprochen werden können. Wir hoffen daher auch, dass der Kunde bei einem Gläser-Cabriolet bleiben wird und bitten Sie, die Verhandlungen in diesem Sinne weiterführen zu wollen.

Ihren Wünschen entsprechend erhalten Sie anliegend die Kalkulation, welche bei Verwendung eines Spohn-Aufbaues Gültigkeit hätte. Allerdings möchten wir bemerken, dass dieses Fahrzeug dann nicht mit einem Gläser-Heck, sondern mit einer grossen Kofferhülle in der Ausführung gemäss der uns eingesandten Skizze ausgerüstet ist.

Ihre weiteren Nachrichten bleiben wir gerne erwartend.

Anlage:

1 Kalkulation (Nr. 669).

VIN 1641: Maybach SW 38 Cabriolet für das Oberkommando des Heeres

Berlin, 27. Mai 1938. Ich dürfte vermutlich nicht allein sein mit der Annahme, dass in Diktaturen wie dem Dritten Reich so gut wie alles möglich war und auch heutzutage noch ist. Doch den Begriff „Montan-Schema“ hatte ich noch nie gehört, bevor ich mich mit der Verkaufsakte zu diesem gebrauchten, weißen Maybach SW 38 Cabriolet mit adriablauen Kotflügeln, dunkelblauem Verdeck und graugrünem Lederinterieur beschäftigt hatte. Ihnen geht es genauso? Kurz erklärt, diente ein „Montan-Schema“ im Deutschland der 1930er Jahre der Verschleierung von durch den Versailler Vertrag streng verbotenen Rüstungsaktivitäten.

Extra dafür wurde zu dieser Zeit eine stattliche Anzahl von neuen Unternehmen gegründet, die offiziell in privater Hand waren, in Wirklichkeit aber komplett vom Nazi-Regime kontrolliert und von diesem auch großzügig finanziert wurden. Eine dieser Firmen war die am 18. Juli 1935 gegründete „Nordbau - Norddeutsche Motorenbau GmbH“ in Niederschöneweide, einem Ortsteil im Südosten von Berlin. In dieser Fabrik wurden Hochleistungsmotoren produziert, die für zivile Zwecke deklariert wurden.

Als offizieller Gesellschafter fungierte die Maybach-Motorenbau G.m.b.H., die natürlich auch das technische Know-how für die Sechs- und Zwölfzylinder beisteuerte, die in Wirklichkeit Panzer antreiben würden. Eine Win-Win-Situation für alle Seiten! Es ist aber als gesichert anzusehen, dass diese „Dependance“ des schwäbischen Unternehmens damals in Wirklichkeit vom Heereswaffenamt und damit dem Oberkommando des Heeres (OKH) gesteuert wurde.

Wie ich diesen interessanten Fakt entdeckt hatte? Natürlich war es an sich noch nicht ungewöhnlich, dass das verkaufte Fahrzeug zuvor als Vorführwagen des Maybach Verkaufsbüros Berlin genutzt, und mit Brief vom 27. Mai 1938 dem Oberkommando des Heeres, Abteilung Wa B 4, angeboten wurde.

Was mich aber stutzen ließ, war der Betreff dieses Schreibens: „Geschäftswagen für die Firma Nordbau – Norddeutsche Motorenbau G.m.b.H.“ Warum bitte wollte das OKH ein Luxusauto, selbst wenn es gebraucht war, für eine Firma bestellen? Schmiergeldzahlungen funktionierten doch auch damals schon allgemein in die entgegengesetzte Richtung, oder nicht?

Meine Recherchen im Internet führten dann dazu, dass ich den Namen von „Nordbau“, mit Angabe ihrer Gesellschafter vom Bodensee, auf der Wikipedia-Seite fand, die sich mit dem eingangs beschriebenen Phänomen „Montan-Schema“ beschäftigt. Dieser Spitzname leitet sich von der „Verwertungsgesellschaft für Montanindustrie m.b.H.“ ab, die bereits im Jahr 1916 gegründet worden war und sechs Jahre später vom bayerischen Stahlwerk „Maxhütte“ übernommen worden war. Die wiederum, nach der Machtergreifung der Nazis, 95 Prozent des Stammkapitals der Jahre zuvor erworbenen Firma an die Geräte- und Apparate-Handelsgesellschaft mbH übertragen hatte, die diese Anteile dann als inoffizieller Treuhänder im Interesse des Heereswaffenamtes (HWA) verwaltete.

Reg.
~~WV~~
~~Uml.~~
Angebotsmappe
VB. Berlin

Auftrags-Mappe

An das
Oberkommando des Heeres
Wa B 4,
Berlin W. 35.
Tirpitzufer 72-76.

Wagen Nord

WV/EB/Te. 27. Mai 1938.

Geschäftsswagen für die Firma Nordba - Norddeutsche
Motorenbau G.m.b.H., Berlin-Niederschöneweide, Berliner Str. 139.

Auf Veranlassung unserer Berliner Zweigniederlassung erlauben
wir uns, Ihnen folgendes Angebot zu unterbreiten:

Ein gebrauchtes 4-5 sitziges Innensteuer-Cabriolet
unserer Vollschnellachstypen " MAYBACH S7 38 "
3,8 Liter, 140 PS, 6-Zylinder, Radstand 3480 mm

Lenkung links /
6 Artillerieräder mit 6-facher Bereifung /
Lackierung: Karosserie und Räder weiß, Kotflügel
adriablau /
Polsterung: graugrünes Leder /
Verdeck: dunkelblauer Gummistoff /
angebaute Metallkofferhülle /
seitliche Chromzierleiste /
zum Preise von

netto Reichsmark 9.800.--

ab Standort Berlin.

./.

Angebot.

Oberkommando des Heeres, 27.5.38. 2
Berlin.

Die Lieferung kann in ca. 8 Tagen erfolgen. - Zwischenverkauf vorbehalten.

Wie bereits kurz erwähnt, ist der Wagen gebraucht. Er wird jedoch augenblicklich von uns vollkommen generalüberholt und wir sind deshalb auch in der Lage, für den Wagen die von der Deutschen Automobil-Treuhand-Gesellschaft festgelegte Höchstgarantie von 4 Monaten zu gewähren.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihren Auftrag überschreiben würden und empfehlen uns Ihnen mit

Heil Hitler!

Die häufig kurz „Montan GmbH“ genannte Firma hatte sich damals offiziell auf die Verpachtung von Industrieimmobilien spezialisiert, die sich natürlich auch für die Produktion von Rüstungsgütern eigneten. Doch das war nur der öffentlich sichtbare Mantel des streng geheimen Geschäftes: In Wirklichkeit wurde dort der Wiederaufbau der offiziell immer noch streng limitierten Rüstungsindustrie in Deutschland organisiert.

Nachdem ich diese Firma und Ihren Background identifiziert, und dabei auch ihre enge Verflechtung mit der Maybach-Motorenbau G.m.b.H. entdeckt hatte, erkannte ich auch den wahren Grund für diesen Auftrag: Weil die „Nordbau“ ganz offensichtlich ein repräsentatives Fahrzeug für ihre Geschäftsleitung benötigte, griff man verständlicherweise auf ein Modell aus dem Hause des offiziellen Anteilseigners zurück.

Wobei es sich auch noch sehr gut traf, dass dieser „Vorführer“ auch noch schnell greifbar war: „Die Lieferung kann in ca. 8 Tagen erfolgen.“ Und mit einem Preis von 9.800 Reichsmark netto, was ungefähr der Hälfte des ehemaligen Neupreises entsprach, geradezu ein Schnäppchen war.

Es ist anzunehmen, dass man bei Maybach auch alles andere als unglücklich war, dieses vermutlich vorher reichlich strapazierte Vorführauto für gutes Geld an Vater Staat verkaufen zu können. Natürlich mit Netz und doppeltem Boden: „Wie bereits kurz erwähnt, ist der Wagen gebraucht. Er wird jedoch augenblicklich von uns vollkommen generalüberholt und wir sind deshalb auch in der Lage, für den Wagen die von der Deutschen Automobil-Treuhand-Gesellschaft festgelegte Höchstgarantie von 4 Monaten zu gewähren.“

Am 30. Juni erhielt das Verkaufsbüro Berlin der Maybach-Motorenbau G.m.b.H. dann einen Aktenvermerk zum „Auftrag-Nr. 6/Vb 214-0110/38“ über „1 gebrauchtes Cabriolet Typ Maybach SW 38, 4-5 sitzig, 4-türig, 4-fenstrig 3,8 Ltr., 140 PS, mit Chassis-Nr. 1641, 6-fach bereift, mit Lederpolsterung. Anstrich serienmäßig“. Und den wegen der damals herrschenden Rohstoffknappheit wichtigen Zusatz nicht zu vergessen: „Eine Eisen- und Stahlzuteilung findet nicht statt.“

Im Anhang dazu wurde auch noch ein standardisiertes Formular für das „Angebot auf Lieferung von Kraftfahrzeugen“ übersandt. In vierfacher Ausfertigung, von denen dann von Maybach drei, natürlich penibel mit allen relevanten Details ausgefüllt, an das OKH zurückzusenden waren, während ein Exemplar, wie hier abgebildet, in der Verkaufsmappe abgeheftet wurde.

Mindestens ebenso interessant sind die zehn Seiten „Besondere Bedingungen für die Lieferung von Fahrgestellen und Aufbauten zu Kraftwagen sowie Krafträder, Anhängern und Schleppern“. Wie der Aktenvermerk selbst waren auch sie in der damals vom Regime in Deutschland noch stark forcierten Schrifttype „Fraktur“ gedruckt.

Oberkommando des Heeres

Wa B-6 1 Rm 6 Vb

Scho.

Berlin, den 30. Juni 1938

Aftenvermerk

Im Auftrage

J. Greenway

Anlagen.

Auftrag-Nr.	Anzahl	Art	Anstrich	Lieferzeit	Bemerkungen
6/Vb 214-0110/38	1	gebrauchtes Cabriolet Typ Maybach SW 38, 4-5 sitzig, 4-türig, 4-fenstrig 3,8 Ltr., 140 PS, mit Chassis-Nr. 1641, 6-fach bereift, mit Lederpol- sterung	serien- mäßig	sofort	Ausrüstung serienmäßig, mit Bosch- Nebellampe, Kühlerschutz- haube und Frostschutz- scheibe

Eine Eisen- und Stahlzuteilung findet nicht statt.

IP

Firmenstempel

Friedrichshafen den 5. Juli 1938

An das

Oberkommando des Heeres

Berlin W 35

Tirpitzufer 72/76

Vorg.: Nr. 6/Vb 214-0110/38
Betr.: Angebot auf Lieferung von Kraft-
fahrzeugen.

WV
Auftrags-Mappe

1. Unter ausdrücklicher Anerkennung der allgemeinen, technischen und besonderen Auftragsbedingungen des Oberkommando des Heeres verpflichten wir uns zu liefern den Typ:

"MAYBACH SW 38", karossiert als 4-5
sitz. Cabriolet Chassis Nr. 1641 gebraucht

Der Preis gilt frei Eisenbahnwagen — Bahnhof — des Herstellungsortes und setzt sich wie folgt zusammen:

a) Preis des Fahrgerüstes (ohne Bereifung) RM

b) Preis der Karosserie RM

c) Preis zusammen (a + b) RM

d) ab Preis-Nachlass RM

bis 5 Fahrzeuge . % = RM RM

6-10 % = RM RM

11-20 % = RM RM

über 20 % = RM RM

e) Preis der vollständigen Bereifung RM

für 1 Rad RM

für Räder RM

Hersteller der Bereifung
Art der Bereifung Preis des kompletten Wagens netto
Größe der Bereifung ab Standort Berlin mit 4-monatiger
Fabrikgarantie RM 9.800.—

Felgenart
Ventilart
f) Preis der Sonderausstattung lt. Anlage b*) RM

Gesamtpreis des bereiften Kraftwagens nach den technischen
Lieferungsbedingungen beim niedrigsten Nachlass (d) RM

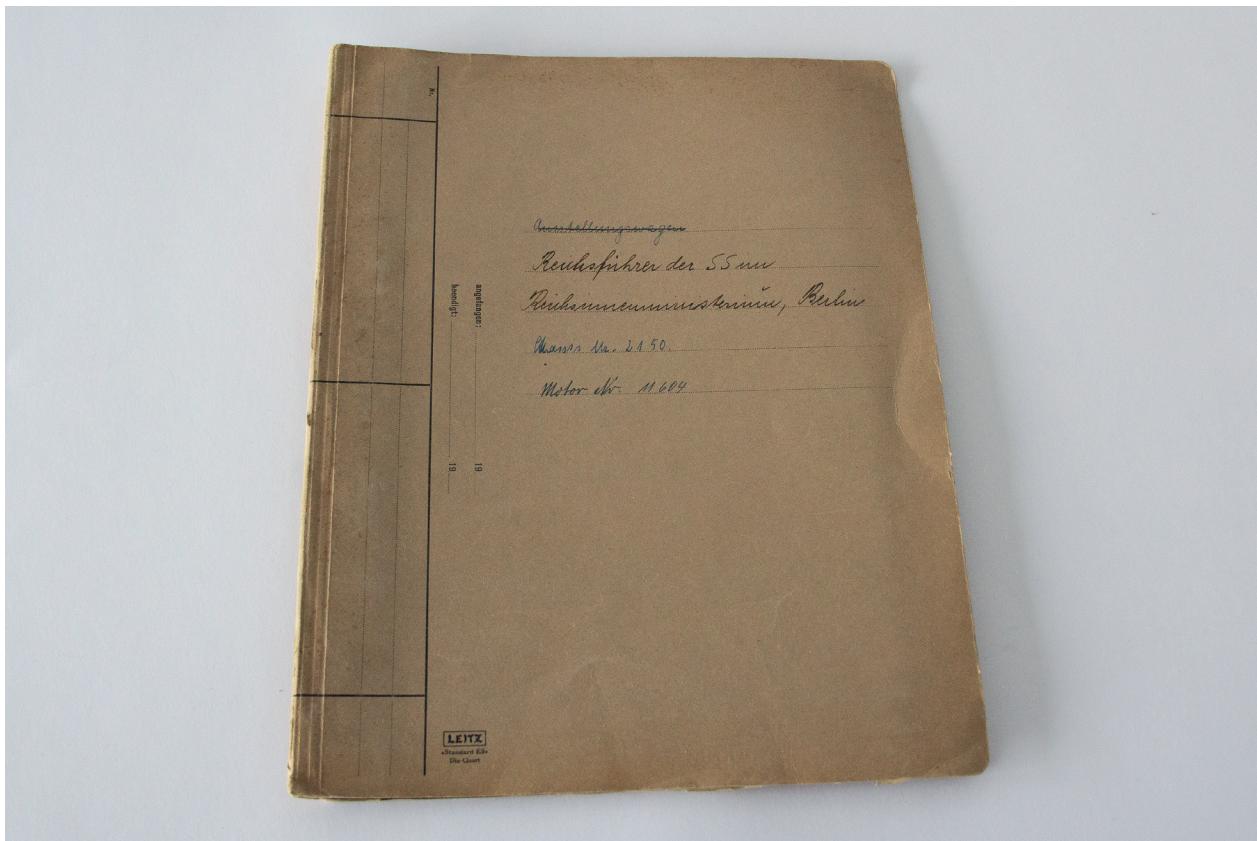
Listenpreis des Kraftwagens in handelsüblicher Aus-
stattung 18.435.— RM

*) In dieser Anlage sind sämtliche Gegenstände aufgeführt, die über die serienmäßige Ausstattung hinaus geliefert werden.

2. Wegen Brauchbarkeit der von mir — uns — angebotenen *gebrauchten Cabriolets* unterwerfe ich mich — wir uns — dem Urteil der mit der Abnahme beauftragten Stelle
3. Die Ablieferung erfolgt *in ca. 8 Tagen* wie vertragt bis zum in folgenden Seiten und Mengen
4. Die von mir — uns — angebotenen Kraftfahrzeuge werden mit eigenen Arbeitern und Einrichtungen im eigenen Betriebe gefertigt — *als dem Auslande bezogen* — aus dem Auslande *werden ca. 2-3% des Erlöses* bezogen — unter Verwendung ausländischen Rohmaterials, im eigenen Betriebe gebrauchsfertig hergestellt.
5. Die Verpackung ist auf meine Kosten aufzubringen, oder: die Verpackung ist nicht zurückzusenden.
6. Es wird ausdrücklich bestätigt, daß Preisvereinbarungen oder Kartellabreden gemäß Ausschreibungsbestimmungen mit anderen Firmen nicht getroffen sind.
7. Die Bescheinigung des zuständigen Finanzamtes, daß aus steuerlichen Gründen keine Bedenken bestehen, mir — uns — öffentliche Aufträge zu erteilen, ist beigelegt liegt dort bei Wa B Wa Prv
8. Beigefügt sind:
- Ausführungsbeschreibung und Angaben über die serienmäßige Ausstattung (Dynamisch-technischen der Firma).
 - Preisverzeichnis der Sonderausstattung.
 - Ausführliche Angaben über die angebotenen Kraftfahrzeuge.
 - Verzeichnis der Abweichungen.
 1. Erklaertelliste.
 1. Stoffe bzw. Lederproben.
9. Ich — Wir — erklären hiermit, daß ich meine — wir unseren — gesetzlichen Pflichten zur Zahlung der Landes- und Gemeindesteuern, der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung und zur Reichsversicherung sowie meine — unseren — Verpflichtungen aus den Tarifordnungen, der Betriebsordnung und dem Schwerbeschädigtengesetz ordnungsgemäß nachkomme(n).
- Ich bin mit — Wir sind uns — bewußt, daß eine wissenschaftlich falsche Abgabe der vorstehenden Erklärung den Ausschluß von weiteren Leistungen und Lieferungen wegen Unzuverlässigkeit zur Folge hat.
- Gleichzeitig verpflichte(n) ich mich — wir uns — zur Errledigung dieses Auftrages keine aus landwirtschaftlichen Betrieben stammenden Arbeitnehmer einzustellen.

Das Angebot muß an dieser Stelle unterschrieben und mit Firmensiegeln versehen werden.

*) Nichtzutreffendes ist zu durchstreichen.



Die Akte des Maybach-Verkaufs zum Auftrag von Reichsführer SS Himmler.



Reichsführer SS Heinrich Himmler.

VIN 2150: Maybach SW 38 Cabriolet für Reichsführer SS Heinrich Himmler

Berlin, 29. September 1938. Die Hersteller von Luxusautomobilen wie beispielsweise einem Maybach können sich ihre Kunden bekanntlich nicht aussuchen. Das galt in der Zeit des Nationalsozialismus schon genauso wie auch heute, denn in Untertürkheim hatte Mercedes-CEO Ola Källenius vermutlich vor Wut in die Tischplatte seines Büros gebissen, als am 10. August 2024 Fotos und Filmaufnahmen des nordkoreanischen Diktators Kim Jong Un um die Welt gingen, die diesen, trotz schon jahrelang bestehender UN-Sanktionen, einen Tag zuvor mit einem hochglanzpolierten, schwarzen Mercedes-Maybach GLS 600 in Facelift-Version zeigten, der erst seit September 2023 ausgeliefert wurde.

Das Luxus-SUV ließ er anlässlich seines Besuchs der von einer Flutkatastrophe hart getroffenen Region Uiju aus seinem gepanzerten Luxuszug rollen. Eine durchaus verständliche Wahl, denn es ist anzunehmen, dass sich der damals 40-jährige Alleinherrscher bei seiner Vorort-Inspektion nicht die Füße nass machen wollte, und deshalb, zugunsten größerer Bodenfreiheit und Wattiefe, auf seine beiden anderen Maybach-Luxusliner des gepanzerten Typs S 600 Guard, zugegeben älteren Baujahrs, verzichtete. Mit denen er sich auch schon mit seinem gleichermaßen skrupelfreien Kollegen aus Russland, Wladimir Putin, durch seine Hauptstadt Pjöngjang chauffieren ließ.

Dabei dürfte es dort eigentlich keine Maybach-Automobile, außer vielleicht in Form von Modellautos, geben. Denn die UN-Resolution 1718 verbietet eigentlich schon seit dem 14. Oktober 2006 allen Mitgliedsstaaten explizit den Export von Luxusgütern aller Art, und damit natürlich auch Autos, nach Nordkorea. Doch bekanntlich gibt es ja, wo ein Wille ist, auch einen Weg ...

Mit dieser Art Probleme hatte die Maybach-Motorenbau G.m.b.H. in den 1930er Jahren nicht zu kämpfen, denn das Verkaufsbüro Berlin war zu dieser Zeit sozusagen am Puls dieser Zeit und bediente in der deutschen Hauptstadt natürlich auch die Nazi-Schergen. Ob gerne oder nicht, sei dahingestellt. Dazu gehörte auch die absolute Spitze dieses Unrechtsregimes, zu der, im wahrsten Sinne des Wortes, auch „Herrschäften“ wie der Reichsmarschall und passionierte Kunsträuber Hermann Göring sowie Reichspropagandaminister und Schreihals der Nation Joseph Göbbels gehörten.

Ihr „Führer“ Adolf Hitler bevorzugte dagegen die Marke Mercedes-Benz. Allerdings gibt es auch die Legende, dass seine Exzellenz Bhupinder Singh, der Maharadscha von Patiala in Indien, bei einem Besuch in Berlin von Hitler persönlich einen Maybach Typ Zeppelin DS 8 geschenkt bekommen hatte.

Die Geschichte dieses teuren Präsents wird von seinem Enkel Raja Malvinder Singh in seinem Buch „The Automobiles of the Maharajas“ so erzählt: „Mein Großvater Maharaja Bhupinder Singh reiste 1935 nach Deutschland und bat darum, Adolf Hitler zu sehen, der ihm sehr widerwillig zehn bis fünfzehn Minuten gewährte. Sie kamen ins Gespräch, eines führte zum anderen

und aus 15 Minuten wurden 30 und dann 60. Der Führer bat den Großvater, zum Mittages-
sen zu bleiben und bat ihn, am nächsten Tag wiederzukommen und dann am dritten Tag. Am
dritten Tag schenkte er ihm deutsche Waffen wie Lignose, Walther und Luger Pistolen sowie
einen prächtigen Maybach.“ Zurück in Indien wurde der Maybach in der riesigen Garage des
Herrschers zusammen mit einer Flotte anderer teurer Autos, darunter 27 Rolls-Royce, in seiner
Residenz Moti Bagh Palast in Patiala aufbewahrt und 1957 weiterverschenkt.

Als Gegenleistung erhoffte sich der deutsche Potentat wohl, dass der Regent dieser Provinz in
Britisch-Indien die Engländer nicht weiter unterstützen würde und auch andere Herrscher dazu
bewegen könnte. Es existiert aber auch die Legende, dass ihm dieses Fahrzeug nicht von Hitler
selbst, sondern von der deutschen Wehrmachtsleitung vermacht wurde.

Was immer auch wahr sein mag, anscheinend folgten diesem Maybach später noch drei SW 38
Modelle auf den Subkontinent. Es heißt, dass Hitler auch bei anderen Machthabern, die ihm
nutzen konnten, die Spendierhosen anhatte: Angeblich verschenkte er zwei weitere Maybach
Luxusautos an den König von Nepal und an König Farrukh von Ägypten. Auch dies geschah,
um aus diesen fahrenden Gaben politischen Nutzen zu ziehen.

Doch verlassen wir nun diese weit entfernten Nebenschauplätze und wenden wir uns einem
der größten Menschenschlächter aller Zeiten zu: Heinrich Himmler, Reichsführer SS, Chef der
deutschen Polizei, und unbestritten einer der Hauptverantwortlichen für den Holocaust, der allein
mehr als sechs Millionen Menschen das Leben kosten sollte. Geboren am 7. Oktober 1900
in München, war der kleine Heinrich in einem bürgerlichen, katholisch geprägten Elternhaus
aufgewachsen.

Während des Ersten Weltkriegs meldete er sich freiwillig zum Militärdienst, kam aber nicht
mehr zum Fronteinsatz. Nach dem Krieg studierte er Agrarwissenschaften und betätigte sich in
völkisch-nationalistischen Kreisen. Schon früh entwickelte er eine tiefe Abneigung gegen alles
„Fremde“, insbesondere gegen Juden, Slawen und andere Minderheiten – gepaart mit einer
fast esoterischen Vorliebe für germanische Mythen, Okkultismus und eine rassistisch-biologische
Weltsicht.

Eine Weltanschauung, die ihn für die Nationalsozialisten attraktiv machte. 1925 trat Himmler
in die NSDAP ein, 1929 ernannte ihn Hitler zum Reichsführer der SS, die damals noch eine
kleine Unterorganisation der SA war. In der Folge baute der Bayer die SS konsequent als Eli-
te-Organisation aus – fanatisch loyal gegenüber Hitler, rassistisch indoktriniert und militärisch
diszipliniert. Nach der „Nacht der langen Messer“ vom 30. Juni zum 1. Juli 1934, in der die SA
eliminiert wurde, stieg die SS zur dominanten Macht innerhalb des nationalsozialistischen Si-
cherheitsapparats auf. In der Folge übernahm Himmler die Kontrolle über die gesamte Polizei,
einschließlich der Gestapo und des Sicherheitsdienstes (SD).

Schon am 13. März 1933 hatte er als kommissarischer Polizeipräsident Münchens die Errich-
tung des Konzentrationslagers Dachau angeordnet, weitere folgten über das Reich verteilt, die
alle unter seinem Befehl standen und dank seines skrupellosen Organisationstalents zu einem
elementaren Werkzeug bei der Umsetzung der sogenannten „Endlösung der Judenfrage“ wur-
den, dem industriell organisierten Völkermord an den europäischen Juden.

Doch damit war Himmlers Machthunger noch lange nicht gestillt. 1939 initiierte er den Aufbau eigener militärischer, nicht der Wehrmacht untergeordneter Verbände. Die gefürchtete Waffen-SS stellte nicht nur das Wachpersonal in den Konzentrationslagern, sondern kam auch an allen Fronten zum Einsatz. Bis 1945 war diese Truppe auf nicht weniger als 38 Divisionen mit 915 000 Mann angewachsen!

Was Himmler besonders unheimlich machte, war seine Banalität. Er war alles andere als ein charismatischer Redner wie Hitler oder ein dekadenter Lebemann wie Göring. Er war ein blässer, unscheinbarer Mann mit randloser Brille, empfindlichem Magen und pedantischem Ordnungssinn. Er trank keinen Alkohol, rauchte nicht, war Vegetarier und sprach gern über Kräuterheilkunde.

In seinen Tagebüchern mischen sich Notizen über Massenerschießungen mit privaten Bemerkungen über seine Hühnerzucht oder sein Unwohlsein nach dem Essen – eine gespenstische Normalität mitten im systematischen Morden.

Seine Menschenverachtung war von einer kalten, rationalisierten Grausamkeit. Er ließ Millionen deportieren, einsperren, versklaven und ermorden, sprach aber gleichzeitig in seinen Reden über „Anständigkeit“, die es angeblich bedeute, solche „schwierigen Aufgaben“ nicht aus persönlichem Hass, sondern „aus Pflichtbewusstsein“ zu erfüllen.

Am 25. August 1943 wurde er von Hitler auch noch zum Innenminister gemacht. Als das Dritte Reich im sechsten Kriegsjahr endgültig am Kollabieren war, versuchte Himmler, sich selbst als Vermittler zwischen den Alliierten und einem „neuen Deutschland“ ins Spiel zu bringen – ohne Hitlers Wissen. Als der Führer davon erfuhr, verließ er seinen früheren Weggefährten öffentlich. Nach Hitlers Selbstmord am 30. April 1945 versuchte Himmler, unterzutauchen und sich seiner Verfolgung durch die Alliierten zu entziehen. Am 22. Mai 1945 wurde er in Bremervörde von britischen Soldaten erkannt und verhaftet. Um seiner Verantwortung zu entgehen, beging er einen Tag später Selbstmord mit einer Zyankalikapsel.

Im Vergleich zu anderen führenden Nazis ist über Himmlers persönlichen Fuhrpark relativ wenig bekannt, was auch zu seiner unauffälligen, beinahe spießbürgerlichen Persönlichkeit passte. Dennoch waren der Besitz und die Nutzung repräsentativer Fahrzeuge für ihn, wie für viele NS-Funktionäre, Teil seiner öffentlichen Machtdemonstration.

Als Dienstwagen nutzte er gerne einen Mercedes-Benz 770 W150, auch bekannt als der „Große Mercedes“. Dieses gepanzerte, luxuriöse Fahrzeug war bei der NS-Führung beliebt und wurde unter anderem auch von Hitler genutzt. Der 770er galt als Statussymbol und wurde in kleinen Stückzahlen gefertigt – mit kugelsicherem Glas, verstärktem Fahrwerk und oft als Cabriolet, um sich auf Paraden dem Volk zu zeigen. Dass auch Himmler diesen Typ Wagen nutzte, demonstrierte, trotz seiner betont asketischen Selbstdarstellung, seine Nähe zu den Insignien der Macht.

Aber er und die ihm unterstellten Dienststellen besaßen auch diverse Maybach-Automobile. Wofür ich dieser Marke keineswegs irgendeine Schuld unterschieben will. Wie bereits eingangs erwähnt, lassen sich menschenverachtende Potentaten rund um den Globus in Automobilen praktisch aller Luxusmarken chauffieren oder fahren sie manchmal sogar selbst.

Ein Trost mag dabei sein, dass bei ihnen in jeder Sekunde die Angst mitfährt. Nein, nicht vor einer drohenden Panne, sondern vielmehr vor einem Anschlag. Auch in unserer Zeit gibt es nun einmal keine Panzerung, die jedem Angriff widersteht! Gleichgültig, welcher Schutzklasse: Es ist alles nur eine Frage des eingesetzten Kalibers ...

Umso mehr verwundert es, trotz permanenter Gefahr eines Attentats, dass sich Heinrich Himmler auch ein Cabriolet vom deutschen Volk spendieren ließ. So bestätigte das Maybach-Büro Berlin am 29. September 1938 dem damals 38 Jahre alten Himmler den Auftrag für einen offenen, viertürigen und vier- bis fünfsitzigen SW 38.

Dessen Karosserie war zu diesem Zeitpunkt bereits bei Gläser in Dresden in Arbeit. Dort wurden im Auftrag des Maybach-Werks die Karosserie und das Interieur angefertigt. Für einen Preis von 19.607 Reichsmark, mit einem Lieferversprechen für Ende der nächsten oder Anfang der darauffolgenden Woche.

Maximal zwei Wochen Zeit für den Bau eines Maybachs? Das wäre schlichtweg unmöglich gewesen, wenn dieser Auftrag nicht schon mehr als zwei Monate vorher in Angriff genommen worden wäre. Als „Ausstellungs- bzw. Vorratswagen“. Mit kurzem 338-Zentimeter-Radstand. Aber offensichtlich schon als Dienstauto konzipiert, wie dieser Vermerk in der „Ausrüstungsanweisung“ vom 23. Juli des gleichen Jahres für das „Chassis Nr. 2150“ offenbart: „Der Firma Gläser ist eine Fahnenstange zur Montage anzuliefern.“

Damit startete damals die Verkaufsakte für den „Reichsführer der SS im Reichsinnenministerium, Berlin“. Gerichtet an die Gläserkarosserie G.m.b.H., die sich laut ihres Briefkopfes auf „Luxuskarosserien · Serienfabrikation · Einzelanfertigung · Reparaturen“ spezialisiert hatte. 1864 als Firma „Heinrich Gläser, Sattlerei und Wagenbau“ gegründet, fertigten die Sachsen unter der Regie von Emil Heuer ab 1903 auch Karosserien für Automobile.

Neben Karosseriebauer Spohn in Ravensburg, der durch seine räumliche Nähe zum Werk in Friedrichshafen die naheliegendste Outsourcing-Möglichkeit für die Aufbaufertigung von Maybach war und damit einen Großteil der Aufträge einheimste, gehörte auch Gläser, mutmaßlich wegen der deutlich geringeren Distanz zur Hauptstadt Berlin, zu den beliebtesten Ausstattern der deutschen Maybach-Käufer.

Mit Schreiben vom 27. Juli wurde die Ausstattung für das Rolling Chassis, das Mitte August vom Werk in Friedrichshafen nach Dresden geliefert werden sollte, detaillierter spezifiziert: „Lackierung: dunkelblau lt. beigegefügtem Muster / Absetzung: Silber / Polsterung: rotes Leder nach Muster A 3391 SZ / Verdeck: schwarzer Gummistoff nach Muster Herzog-Coupé 872 / Himmel: beigefarbenes Tuch.“

Am 17. September erhielt dann das Verkaufsbüro Berlin die Nachricht, dass dieses Cabriolet rund eine Woche später fertiggestellt sein sollte und anschließend bei Gläser abgeholt werden sollte. Das Auto war noch gar nicht fertiggestellt, als man es zehn Tage Himmler anbot. Der ganz offensichtlich große Lust auf dieses Cabriolet hatte, denn sein Adjutant Fuchs verwandelte diese Offerte, wie bereits vorhin erwähnt, innerhalb von nur zwei Tagen in eine telefonische Bestellung.

Kopie für
FR'HAFEN

Auftrags-Nr. 1000

An den

Herrn Reichsführer der SS
und Chef der Deutschen Polizei
im Reichsinnenministerium, ?

Berlin NW.7.

Unter den Linden 72/76.

Berlin NW.50.

Bü/Ni.

29. September 1938

Maybach-Personenwagen.

Wir bestätigen den heutigen telefonischen Anruf
Ihres sehr geehrten Herrn Oberstleutnant F u c h s und
danken Ihnen verbindlichst für den uns hierbei erteilten
Auftrag auf einen Wagen unserer Type " SW 38 ", den wir
Ihnen unterm 27.ds.Mts. angeboten haben. Es handelt sich
um ein

4-5 sitziges, 4-fenstriges, 4-türiges Cabriolet

unserer Type " MAYBACH SW 38 " 3,8 Ltr. 6-Zyl.

140 PS Chassis Nr. 2150, Fabrikat Gläser,
Dresden

Preis : RM. 19.607 .--

ab Werk Friedrichshafen a.B.

zuzüglich Überführungskosten Friedrichshafen-~~Bremen~~ Berlin

Wir haben hiervon unserem Stammhaus sofort Kenntnis
gegeben und werden dafür Sorge tragen, dass das Cabriolet
entweder Ende nächster Woche oder Anfang der übernächsten
Woche zur Ablieferung an Sie gelangt.

Der Ordnung halber bitten wir noch, uns den anliegenden
Bestellschein zu unterschreiben, wobei ein Exemplar
für Ihre Akten bestimmt ist.

Reichsführer der SS, Berlin NW.7.

29.9.38

-2-

Indem wir Ihnen verbindlichst für den uns erteilten Auftrag danken, sehen wir der Übermittlung des unterschriebenen Bestellscheines noch gern entgegen.

Heil Hitler!

P.S. *In der Anlage übersenden wir Ihnen noch 2 kleine Lederproben und bitten um Ihre Entscheidung, ob anstelle des roten Leders eines von den beigefügten Ledern in Frage kommt. Ihre Entscheidung hierüber erbitten wir bis morgen Vormittag 10 Uhr, da es nur bis zu diesem Zeitpunkt noch möglich ist, eine Umänderung des Lederauschlages an dem Wagen vorzunehmen. Wir bitten um Ihren freundlichen Anruf.*

Anl.

Bestellschein.

2 Lederproben.

7

A u s r ü s t u n g s a n w e i s u n g .

Chassis Nr. 2150
Verwendungszweck: Ausstellungs- bzw. Vorratswagen.

Type: "MAYBACH SW 38" / Gläser-Ausführung

Radstand: 3380 mm

Lenkung: links

Beleuchtung: Bosch-Scheinwerfer

Aufbau: 4-5 sitz. Innensteuer-Cabriolet der Firma Gläser, Dresden

Bereifung: 6-fach der Grösse 7,00 x 17

Sonderausführungen: Bosch-Breitstrahler der Type N.E.170 mit Kippspiegel.

Komm. 977/173
Der Firma Gläser ist eine Fahnenstange zur Montage anzuliefern.

Lieferzeit: wie vereinbart!

WV/Te
23. Juli 1938.

BD
~~Wagenverkauf~~
~~H. Stiefel~~
~~Wagenmontage~~
~~Rep.-Büro~~
~~TB. Stump~~
~~TA~~
~~Versand~~
~~Vorkalkulation~~
~~H. Halder~~
~~PK~~

gez. Schöninger

VIN 2182: Maybach SW 38 Pullman für die Kaiserlich-Iranische Gesandtschaft

Berlin, 7. März 1939. Halb stieß man sie, halb fiel sie hin, oder darf man diesen Verzicht einfach nur einen Akt von Staatsräson nennen? Wie auch immer: Die Hackethal-Draht- und Kabel-Werke AG in Hannover hatte auf der 29. Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1939 (IAMA) in Berlin, wo Maybach auf Standnummer 26 in Halle 1 präsent war, die dort gezeigte, sechs-bis siebensitzige SW 38 Pullman-Limousine zum Preis von 21.509 Reichsmark (RM) gekauft.

Worüber sich nicht nur der Luxusautomobilhersteller in Friedrichshafen freute, sondern auch deren Generalvertretung für Norddeutschland, die Firma J.A. Schlüter Söhne in Hamburg, hatte sie sich durch diesen Auftrag doch eine bekömmliche Provision in Höhe von 3.243 RM verdient. Wie sich deren Aufteilung in 18 Prozent Vermittlungsgebühr aus einem Auftragswert von 13.800 RM und 10 Prozent aus weiteren 7.590 RM ergab, ist aus den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen leider nicht ersichtlich. Absolut unverständlich ist mir aber vor allem die Tatsache, dass man den Vermittler am 24. Februar 1939 für die Ausfuhrförderungsabgabe „HANDEL“ in Höhe von 171,12 belastete. Dabei war der Hamburger Agent doch eigentlich nur für den Verkauf dieses Autos nach Hannover zuständig, oder? Das auch damals definitiv in Deutschlang und nicht im Ausland lag.

Doch dieses Auto ging schlussendlich doch noch in andere Hände: Zur vereinbarten Abholung am 7. März 1939 im Maybach Verkaufsbüro Berlin war Hackethal-Direktor Reusch selbst angereist. Nach einem Gespräch mit den Maybach-Repräsentanten gab er den neuen, schwarzen Pullman zum Weiterverkauf frei. Obwohl der Chef von Spediteur Berlit & Happe für den Transport nach Hannover schon vor Ort bereitstand. Dieser Meinungsumschwung lag aber nicht daran, dass dem Industriellen sein für ihn persönlich bestimmtes Auto plötzlich nicht mehr gefiel. In einem Brief vom gleichen Tag ans Maybach-Werk in Friedrichshafen findet sich die Erklärung für diese doch etwas überraschende Planänderung: „Bei nochmaliger Schilderung der Sachlage, in die wir infolge der Hartnäckigkeit des Gesandten gekommen sind, erklärte sich Herr Reusch im Interesse des deutschen Exportgeschäfts dazu bereit, den Wagen freizugeben.“

Denn die Kaiserlich-Iranische Gesandtschaft in Berlin, die Botschaft dieses Staates in Deutschland, drängte auf die sofortige Lieferung genau dieses einen Maybach SW 38 Pullman für ihren damals gerade 19-jährigen Kronprinzen Mohammad-Reża Pahlavī. Der am 17. September 1941 zum Schah von Persien gekrönt wurde, nachdem sein Vater Reza Schah Pahlavi von den britischen Besatzern des Iran zur Abdankung gezwungen und ins griechische Exil geschickt worden war. Im März 1939 hatte der Sohn in Kairo die von seinem Vater für ihn auserwählte ägyptische Prinzessin Fausia von Ägypten geheiratet, die damals, im Alter von nur 17 Jahren, als schönste Frau ihres Landes galt. Die Hochzeitszeremonie wurde später nach schiitischem Ritus in Teheran wiederholt und eines der Geschenke zur Eheschließung sollte diese deutsche Luxuslimousine sein.

Wol
Herrn Dr. Bopp
Firma
J. A. Schlüter Söhne
Hamburg 13
Renzenstrasse 44-48

24. Februar 1939.

15027 Schi.

213592/77

Betr.: SW 58 Maybach-Wagen, Fahrzeug-Nr. 2182-
Fa. Hackethal-Drath- u. Kabelwerke
Aktiengesellschaft, Hannover -
Unsere Rechnung Nr. 12111 vom 24.2.39.

Gutschrift für Provision :

18 % aus RM. 13 800,-- =	RM. 2 464,--
10 % aus RM. 7 590,-- =	759,--
<hr/>	<hr/>
RM. 21 390,--	RM. 3 223,-- <i>R</i>
<hr/>	<hr/>

Vorgenannten Betrag haben wir Ihrem Provisions-
rückstellungskonto gegeben und werden densel-
ben nach Vollzahlung der Rechnung zur Verrechnung
bringen.

-9.MRZ.1939 43337

Verkaufsbüro Berlin

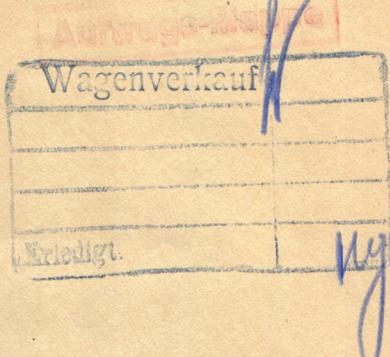


Wagenverkauf

Firma

Maybach-Motorenbau G.m.b.H.

Friedrichshafen a. B.



Ihre Zeichen
WV.

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

Berlin, den
7. März 1939.

Betrifft:

Ausstellungs-Pullman-Limousine Wagen-Nr. 2182.

Bei Ihrem heutigen telefonischen Anruf beauftragten Sie uns, noch einmal an Herrn Direktor R e u s c h der Firma Hacketal, Hannover, heranzutreten zwecks Freigabe des Wagens, nachdem der Iranische Gesandte vom Auftrag zurückzutreten drohte trotz der ihm inzwischen von uns angebotenen beiden Wagen aus Genf und aus Köln.

Wir konnten dieses Gespräch mit Herrn Reusch in zufälliger Gegenwart von Herrn H a p p e der Firma Berlit & Happe, Hannover führen, der hierher gekommen war, um vorgenannten Wagen bereits abzuholen. Bei nochmaliger Schilderung der Sachlage, in die wir infolge der Hartnäckigkeit des Gesandten gekommen sind, erklärte sich Herr Reusch im Interesse des deutschen Exportgeschäftes dazu bereit, den Wagen freizugeben. Er brachte hierbei zum Ausdruck, dass es ihm schliesslich ebenso lieb sei, den Wagen gebaut zu erhalten, weil er dann eine etwas einfachere Ausstattung wählen könne. Der auf der Ausstellung gekaufte Wagen Nr. 2182 sei ihm ohnedies etwas zu reichlich ausgestattet. Auf Radio und Schiebesitze sowie noch auf einige andere Kleinigkeiten wolle er verzichten. Herr Reusch machte jedoch zur ausdrücklichen Bedingung, dass ^{der} von Ihnen angebotene Liefertermin von 8 Wochen für diesen neuen Auftrag keinesfalls überschritten werde. Wir haben ihm dies zugesagt, nachdem uns Herr Schobinger ausdrücklich hierzu ermächtigt hatte. Gleichzeitig erbat Herr Reusch den Besuch der örtlichen Vertretung zwecks Durchsprache

Maybach-Motorenbau G. m. b. H. Friedrichshafen a. B.

Betrifft:
Wagen-Nr. 2182.

Empfänger:
MM WV Fr-hafen.

Tag:
7.3.39.

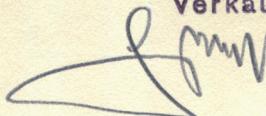
Blatt
-2-

der Ausstattung des neuen Auftrages. Herr Happe wird sich dementsprechend mit dem Kunden in Verbindung setzen.

Über die weiteren Massnahmen, die notwendig sind, um nunmehr obigen Wagen für die Iranische Gesandtschaft fertigzumachen, (Kraftfahrzeugbrief und bereits erfolgte Zulassung ändern, Kolben kürzen etc.) berichten wir Ihnen morgen noch gesondert.

Maybach-Motorenbau

G. m. b. H.
Verkaufsbüro Berlin



Kopie an : J.A.Schlüter Söhne, Hamburg;
Berlit & Happe, Hannover.

Die als Attraktion auf dem Maybach Messestand in Berlin mit allem aufgerüstet war, was man in einen SW 38 Pullman hineinpacken konnte. Die genaue Ausstattung war in der Auftragsmappe hinterlegt, und zwar in zwei Varianten: Der detaillierten Rechnung von Karosseriebauer Spohn in Ravensburg, der den Aufbau der Karosserie und das komplette Interieur mit vielen Sonderwünschen vorgenommen hatte. Sie forderten für diese Arbeiten exakt 6.110,50 RM vom Maybach-Werk. Die Kalkulation des Herstellers rief als Verkaufspreis 20.800 RM auf. Bis zur Präsentation in Berlin hatte sich das Preisschild um weitere 709 RM auf die bereits eingangs erwähnten 21.509 RM erhöht.

Welche Zugeständnisse dem Drahtproduzenten als plötzlich zweitrangigem Käufer für seine Kooperationsbereitschaft gemacht wurden, ist leider nicht dokumentiert. Vielleicht wurden ihm als Entschädigung für die zusätzliche Wartezeit auf den nächsten, speziell für ihn angefertigten Pullman ein Nachlass und/oder sonstige Vergünstigungen gewährt. Angeblich war er aber auch glücklich, einen SW 38 Pullman ganz nach seinen ganz persönlichen Wünschen gebaut zu bekommen, wie von Berlin ans Werk gemeldet wurde: „Der auf der Ausstellung gekaufte Wagen Nr. 2182 sei ihm ohnedies etwas zu reichlich ausgestattet. Auf Radio und Schiebesitze sowie noch auf einige andere Kleinigkeiten wolle er verzichten. Herr Reusch machte jedoch zur ausdrücklichen Bedingung, dass der von Ihnen angebotene Liefertermin von 8 Wochen für diesen neuen Auftrag auf keinen Fall überschritten werde.“

Und dann gab es im gleichen Schreiben auch noch ein besonderes Detail für die künftigen Fahrten dieses Maybachs im Orient: „Über die weiteren Maßnahmen, die notwendig sind, um nunmehr obigen Wagen für die Iranische Gesandtschaft fertigzumachen, (Kraftfahrzeugbrief und bereits erfolgte Zulassung ändern, Kolben kürzen etc.) berichten wir Ihnen morgen noch gesondert.“

Die Kolben zu kürzen, um die Verdichtung von normal 6,5:1 zu reduzieren? Weil Teheran auf knapp 1 200 Meter über Meereshöhe liegt, während es in Friedrichshafen nur 400 über „Normalhöhennull“ sind, wie es heutzutage korrekt heißt? Weil aus diesem Grund der Sauerstoffgehalt der Luft geringer ist? Oder wegen der doch recht unterschiedlichen Außentemperaturen? Die Jahresschnittstemperatur in der iranischen Hauptstadt lag 2024 laut wetter.de bei 18,3 Grad Celsius. In Friedrichshafen waren es im gleichen Zeitraum im Mittel 11,3 Grad. Vor knapp 90 Jahren, lange vor der deutlichen Klimaerwärmung, dürfte es zwar kühler gewesen sein, die Differenz dürfte aber vermutlich ähnlich ausgefallen sein ...

Oder lag diese Vorsichtsmaßnahme an der Annahme, dass man bei Maybach die Treibstoffqualität im Land des großen Rohölförderers als minderwertig einschätzte und das Triebwerk vor Schäden durch dadurch verursachtes Klingeln oder Klopfen bei starker Last bewahren wollte?

Der Umbau des Sechszylinder-Reihenmotors mit 3,8 Liter Hubraum auf kürzere Kolben und damit weniger Verdichtung klang für die damalige Zeit durchaus als logisch. Um gefährliche Probleme durch mangelhaften Sprit zu vermeiden, stand damals noch kein elektronisches Motormanagement zur Verfügung. Dieses ermöglicht es, unsere aktuellen Autos mit speziellen Kennfeldern zu „füttern“, um die Zündzeitpunkte zurückzunehmen und das Gemisch anzufetten, was hilft, Motorschäden zu vermeiden. Und es gab früher natürlich auch keine aufwendige Sensorik, die derartige Sicherheitsmaßnahmen automatisch von sich aus ergriffen hätte.



© Narodowe Archiwum Cyfrowe

Von links nach rechts: Göring, Keitel, Himmler und Hitler.

VIN 2192: Maybach SW 38 Cabriolet für General der Artillerie Wilhelm Keitel

Berlin, 23. März 1939. In diesem letzten Kapitel werde ich Ihnen über einen Auftrag berichten, den die Maybach-Motorenbau G.m.b.H. auf der letzten Auflage der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) zu Jahresbeginn 1939 in Berlin an Land ziehen konnte. Für ein SW 38 Cabriolet mit vier Türen und vier bis fünf Sitzen, das am 6. April 1939 an das Oberkommando des Heeres ausgeliefert wurde. Als neuer, repräsentativer Dienstwagen des ranghöchsten Soldaten der deutschen Wehrmacht.

General der Artillerie Wilhelm Bodewin Johann Gustav Keitel, wie er mit ganzem Namen hieß, erblickte am 22. September 1882 in Helmscherode bei Gandersheim, als ältester Sohn des niedersächsischen Gutsbesitzers Carl Keitel und dessen Gattin Apollonia, das Licht der Welt und wuchs danach im Schoße seiner Familie geborgen auf. Weil sein Vater die Landwirtschaft noch nicht abgeben wollte, entschied er sich für eine militärische Karriere. Nach bestandenem Abitur trat er 1901, wie es für die Gutsbesitzersöhne der Region gelebte Sitte war, in die preußische Armee ein. Allerdings entschied sich der junge Keitel nicht wie viele andere Sprösslinge aus gutem Haus für die Kavallerie, sondern für die berittene Feldartillerie.

1909 ehelichte er Lisa Fontaine, deren Eltern in Hannover das Rittergut und die Brauerei Wülfel besaßen, und zeugte mit ihr sechs Kinder, von denen aber eines früh verstarb. 1910 wurde er zum Oberleutnant befördert. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs traf ihn ein Granatsplitter am rechten Unterarm. Nach seiner Genesung kehrte er als Hauptmann und Batterieführer zu seinem Regiment zurück. Im Frühjahr 1915 wechselte Keitel, ohne vorher die dafür übliche Ausbildung durchlaufen zu haben, in den Generalstab. 1916 wurde er Erster Generalstabsoffizier der 19. Reserve-Division, 1918 wurde er dann, ebenfalls als Ia, zum Marinekorps Flandern versetzt. Er kam an verschiedenen Schlachtfeldern im Westen und Osten zum Einsatz und erhielt während des Krieges zwölf Auszeichnungen, unter anderem das Ritterkreuz des Königlichen Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern.

Nach Kriegsende blieb Keitel beim Militär und wurde in die Reichswehr der Weimarer Republik übernommen. 1923 stieg er zum Major auf, vier Jahre später wurde Keitel zum Kommandeur der II. Abteilung des 6. (Preußischen) Artillerie-Regiments ernannt und 1929 in den Rang eines Oberstleutnants befördert. Bis Oktober 1933 wurde er im Reichswehrministerium eingesetzt, wo er maßgeblich am illegalen Ausbau der Reichswehr beteiligt war.

Die Machtergreifung Hitlers am 30. Januar 1933 verfolgte er krankheitsbedingt in einem Sanatorium in der damaligen Tschechoslowakei. Nach seiner Genesung kehrte Keitel wieder in den Truppendienst zurück. Obwohl die Offiziere der Reichswehr offiziell zur politischen Neutralität verpflichtet waren, sympathisierte er mit dem nationalsozialistischen Gedankengut. Im Juli 1933 traf er Hitler zum ersten Mal persönlich, trat aber erstaunlicherweise erst 1944 in die NSDAP ein, obwohl ihm das „Goldene Parteibadge“ schon im April 1939 verliehen worden war. Der Malus seines späten Parteieintritts wurde indem korrigiert, dass das Eintrittsdatum des Parteimitglieds Nr. 7 039 699 Keitel auf den 1. März 1939 rückdatiert wurde.

Auf den Tag genau fünf Jahre zuvor wurde er zum Generalmajor befördert und im Oktober des gleichen Jahres mit der Aufstellung der 22. Infanterie-Division beauftragt. Ab dem 1. Oktober 1935 fungierte er als Chef des Wehrmachtamts im Reichskriegsministerium. Dort wollte Keitel die Zusammenarbeit von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe durch einen gemeinsamen Führungsstab optimieren. Sein Plan scheiterte aber am Widerstand der Generäle dieser drei Teilstreitkräfte, die sich nicht in ihrer Macht beschneiden lassen wollten. Am 1. Januar 1936 wurde er trotz dieses Misserfolgs zuerst zum Generalleutnant und dann am 1. August des darauffolgenden Jahres zum General der Artillerie befördert.

Die Blomberg-Fritsch-Krise im Februar 1938, von der auch schon im Kapitel über den Maybach SW 39 von General Liese die Rede war, führte dann doch zur eingehenden Veränderung der Kommandostruktur der Wehrmacht, wie die Reichswehr seit 1935 offiziell hieß. Keitels Ideen waren nicht in Vergessenheit geraten, und so machte man ihn 1938 zum Chef des Oberkommandos der Wehrmacht (OKW). Diese Dienststelle ersetzte das Amt des Reichskriegsministers, das Hitler pro forma selbst übernommen hatte. Keitel war als Chef des OKW dem Führer direkt unterstellt und arbeitete in dieser Zeit eng mit dem damaligen Oberst Alfred Jodl zusammen, der den Wehrmachtführungsstab organisierte.

Die Verantwortungsbereiche des Offiziers lagen in der Bereitstellung von Soldaten und Kriegsgerät, der Spionage, der Versorgung von Kriegsgefangenen und Verwundeten sowie der Verwaltung der Wehrmacht und der Gebiete, in denen sie aktiv war. Er führte die Befehle des Führers operativ aus und fungierte während des gesamten Zweiten Weltkriegs als ausführende Schnittstelle zwischen Hitler und der Wehrmacht.

Als Leiter des OKW zählte der 1940 zum Generalfeldmarschall beförderte Wilhelm Keitel zum engsten Machtzirkel um Adolf Hitler, war ideales Werkzeug für das Regime, ein erschreckend loyaler Vollstrecker, der seine Befehle entgegennahm und sie rücksichtslos exekutierte. Im Zweiten Weltkrieg unterzeichnete er zahlreiche verbrecherische Erlasse, darunter 1941 den „Kommissarbefehl“, die Anweisung, Politkommissare der sowjetischen Roten Armee nicht als Kriegsgefangene zu behandeln, sondern sie sofort, ohne jede Verhandlung vor einem Kriegsgericht zu erschießen. Oder den „Nacht-und-Nebel-Erlass“ vom gleichen Jahr zur Verfolgung von Straftaten gegen das Reich und den Widerstand gegen die deutsche Besatzungsmacht in den besetzten Gebieten. Keitels Unterschrift stand unter zahlreichen Dokumenten, die die den Tod von Millionen Menschen durch die Wehrmacht verursachten.

Seine wohl letzte Unterschrift im Amt leistete er wohl in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai 1945. Im sowjetischen Hauptquartier in Berlin-Karlshorst unterzeichnete er zusammen mit Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg, dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, und Generaloberst Hans-Jürgen Stumpff, in Vertretung des verwundeten Oberbefehlshabers der Luftwaffe Ritter von Greim, die bedingungslose Kapitulation der Wehrmacht.

Am 13. Mai 1945 nahmen Soldaten der britischen Armee Keitel in Flensburg fest und brachten ihn zusammen mit anderen hochrangigen Wehrmachtsoffizieren und Vertretern der NSDAP-Hierarchie in das Kriegsgefangenenlager Nr. 32, auch als Camp Ashcan bekannt, im luxemburgischen Bad Mondorf.

Im August 1945 wurde er nach Nürnberg überstellt und schrieb in der Haft seine Memoiren, die erst 1998 unter dem Titel „Mein Leben – Pflichterfüllung bis zum Untergang“ veröffentlicht wurden und wegen seines mangelhaften Schuldbewusstseins als äußerst umstritten gelten.

Nach Ende des Krieges wurde Keitel zusammen mit 23 anderen Hauptkriegsverbrechern in den Nürnberger Prozessen vor dem Internationalen Militärgerichtshof angeklagt. Am 1. Oktober 1946 wurde der ehemals ranghöchste Soldat der deutschen Wehrmacht in allen Anklagepunkten schuldig gesprochen und zum Tod durch den Strang verurteilt. Zusammen mit neun weiteren Verurteilten wurde Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel am 16. Oktober 1946 in Nürnberg hingerichtet.

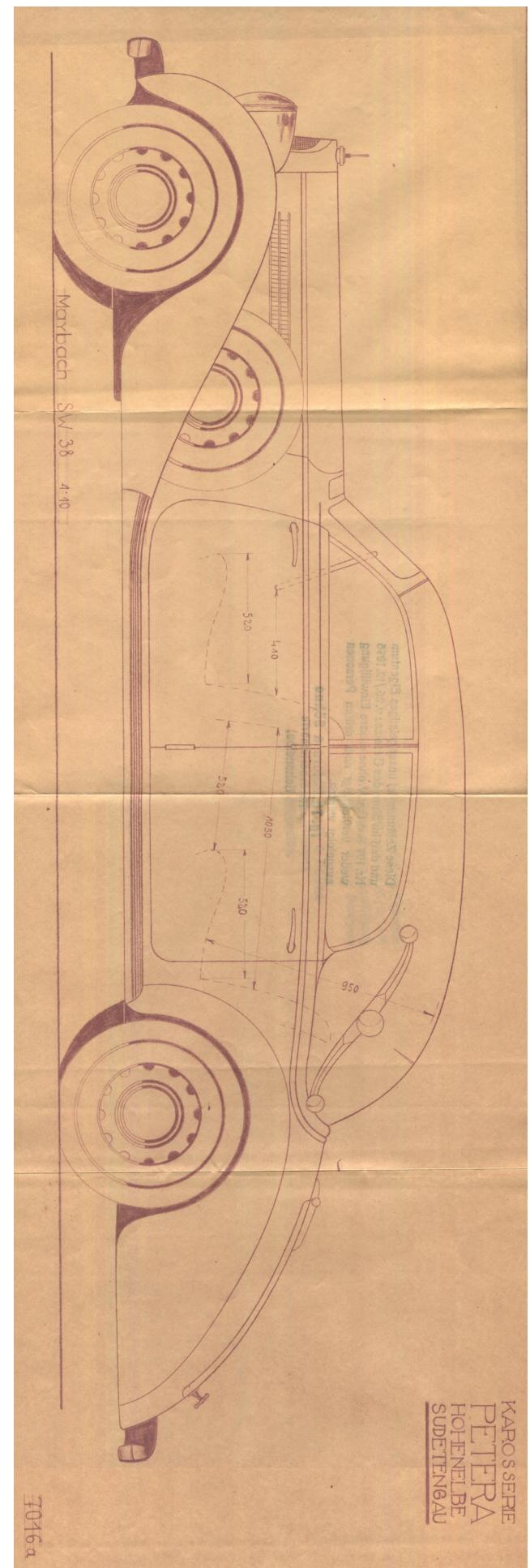
Doch sein Ende hatte der damals 56-jährige Chef des Oberkommandos der Wehrmacht garantiert noch nicht im Sinn, als er sich 1939 ein neues Auto gönnte. Interessanterweise wurde dieses allerdings durch das 1935 gegründete Oberkommando des Heeres (OKH) bestellt, das dem erst drei Jahre später eingerichteten Oberkommando der Wehrmacht (OKW) nicht unterstellt war, sondern nur Hitlers Befehle an das OKH weitergeben durfte. Keitel befehligte diese bereits in Auflösung befindliche Dienststelle erst am Kriegsende, genau vom 1. bis 13. Mai 1945.

Die Erklärung für die behördenüberschreitende Kaufabwicklung liefert das zu Beginn dieses Kapitels gezeigte Schreiben des Maybach-Büros Berlin vom 23. März 1939 ans Werk: „Die formale Abwicklung des Auftrages geht in üblicher Weise über das Heereswaffenamt.“ Dieses war in Friedenszeiten noch dem Oberkommando des Heeres unterstellt, weshalb wohl auch der komplette Schriftverkehr zu diesem Keitel-Cabriolet nicht mit dem Oberkommando der Wehrmacht geführt wurde. Vielleicht hatte das OKW damals keine eigene Abteilung für Kraftfahrzeuge und delegierte deren Beschaffung deshalb an die andere Behörde ...

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass Keitels Organisation in der Bunkeranlage „Maybach II“ eine Führungsstelle für das Oberkommando der Wehrmacht, eingerichtet hatte. Diese Bunkeranlage wurde auf dem Gelände der sogenannten „Verbotenen Stadt“ im brandenburgischen Zossen errichtet. Ob sich durch diese Namensgebung eine eventuelle Leidenschaft ihres Befehlshabers für die schwäbische Luxusmarke und die Entscheidung für dieses neue Auto erklärte?

Wilhelm Keitel war nicht als Autonarr im klassischen Sinne bekannt wie beispielsweise Göring, der angeblich mehrere maßgeschneiderte Maybachs besaß, oder Hitler, der den „Volkswagen“ zu einem seiner wichtigsten Zivilprojekte erhoben hatte, sich selbst aber natürlich lieber mit luxuriösen Mercedes-Benz Limousinen und Cabrios chauffieren ließ. Für Dienstfahrten innerhalb Berlins oder zu den Führerhauptquartieren nutzte General Keitel bevorzugt eine Mercedes-Benz 320 Pullman Limousine der Baureihe W 142, komfortabel, aber nicht übertrieben luxuriös. Dieses Modell war damals Standardmotorisierung für viele hohe Offiziere.

Ob Keitel auch noch selbst Auto fuhr, ist nicht belegt, denn aufgrund seiner Stellung hatte er natürlich permanent einen Fahrer zu seiner freien Verfügung. Im Gegensatz zur heutigen Zeit dienten offene Fahrzeuge zu dieser Zeit auch selten als Freizeitvergnügen, sondern wurden zu Präsentationszwecken auf Paraden und bei Truppenbesuchen eingesetzt.



Konstruktionszeichnung von Petera für das Maybach SW 38 Cabriolet für die IAMA 1939.

Die Geschichte dieses Cabriolets begann mit der Anfrage der Karosserie-Fabrik IG. TH. PETERA & Söhne, ihr ein Maybach SW 38 Rolling Chassis zur Verfügung zu stellen. Auf dieser Basis wollte der vorher vom Werk noch nie genutzte Karosseriebauer, der bereits im 19. Jahrhundert als Kutschenbauer gegründet worden war, eine neu gestaltete Variante des offenen Modells bauen.

Um es dann auf seinem Stand auf der 29. Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin zu präsentieren, die vom 17. Februar bis 5. März 1939 abgehalten wurde. Mit der Kooperation mit dieser Firma, die im Städtchen Hohenelbe im damaligen Sudetenland angesiedelt war, das seit dem Einmarsch deutscher Truppen 1938 zum „Reichsgau Sudetenland“ gehörte, begab man sich in Friedrichshafen auf unerforschtes Terrain.

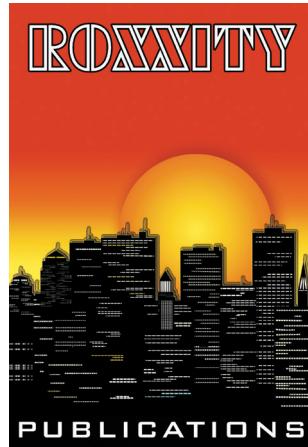
Denn in einem Schreiben der Maybach-Motorenbau G.m.b.H. an den potenziellen Partner, das auf den 12. November 1938 datiert war, kann man lesen: „Wir hatten bis jetzt nicht die Gelegenheit mit Ihrer werten Firma zusammen zu arbeiten und können uns auch kein Bild über die von Ihnen herausgebrachten Karosserien, sowohl was Qualität wie Formgebung anbelangt, machen, weshalb wir Sie bitten, sich mit dem von uns gemachten Vorbehalt einverstanden zu erklären. Wir geben hiermit unser Einverständnis, dass Sie den fertig karossierten Wagen auf der zu Beginn des nächsten Jahres stattfindenden Berliner Automobil-Ausstellung auf Ihrem eigenen Stand ausstellen.“

Die Bedingungen wurden klar festgezurrt: „Selbstverständlich werden wir uns bemühen den Wagen ehestens abzusetzen, wie auch wir Ihnen anheimstellen, sich um den Verkauf des kompletten Wagens zu bemühen, wobei der von uns als endgültiger Festpreis angesetzte Preis unter allen Umständen einzuhalten ist. Der Verkaufsabschluss als solcher bleibt uns vorbehalten.“

Nachdem sich natürlich auch schon damals alles ums liebe Geld drehte, wurde auch der Preis im Voraus fixiert: „Als Verkaufspreis kommt unser Chassispreis in Höhe von RM 13.800,- plus Karosserie-Preis, in dem ein Rabatt von 20% für uns enthalten sein muss, in Frage. Die endgültige Preisfestsetzung werden wir nach Feststellung sämtlicher von Ihnen uns netto aufzugebenden etwaigen Sonderausführungen sowie unter Berücksichtigung des von Ihnen unter a.) angegebenen Preises für das 4-sitz. Cabriolet ohne Trennwand vornehmen.“ Und weil Schwaben bekanntlich nichts zu verschenken haben: „Die Bezahlung der Karosserie durch uns an Sie erfolgt nach Verkauf des Wagens.“

Auch das Thema „Steuern im Dritten Reich“ wurde angesprochen: „Bezüglich der Preisstellung Ihrerseits möchten wir Sie bitten, die Preise nur inklusive Umsatzsteuer anzugeben, da die Umsatzsteuer nicht übertragbar ist und auch wir beim Verkauf des ganzen Wagens die Umsatzsteuer für das komplette Fahrzeug abzuführen haben.“

Und dann noch eine Vorgabe, um die Preisstabilität eines Maybachs zu bewahren: „Wir werden Ihnen auch die Preise für Extra-Ausführungen aufgeben, so wie wir sie von anderen Karosseriefabriken haben, und zu denen Sie sicher diese Teile ebenfalls anfertigen können. Wir tun dies deshalb, um einheitliche, listenmässige Preise zu haben und um beim Verkauf Verwechslungen zu vermeiden.“ Das Kartellamt würde heutzutage jubeln, wenn es solche Preisabsprachen in die Finger bekäme ...



Rezensionsexemplar mit Auszügen aus dem Bildband
„Maybach, das Dritte Reich und der Schah von Persien“.
Übernahme der Inhalte nur für Rezensionszwecke mit Nennung des Buchs!

Dieser Bildband ist hier online erhältlich:
www.roxxitymedia.com