

Die „Neutitscheinka“

Diese berühmte Kutsche, "rassig und leichtfüßig", war einst einer der begehrten Markenartikel aus dem Kuhländchen. Im Jahre 1817 wurde in Neutitschein mit der Wagenfabrikation begonnen. An der Entwicklung und dem bald einsetzenden Aufschwung haben sich besonders der Schmied Franz Brossmann und der Wagner Seibert Verdienste erworben. Damals kostete die „Neutitscheinka“ 40 bis 48 Gulden. Sie wurde vorwiegend nach Rußland und Preußen ausgeführt. Von der „Ignaz Schustala & Co“ in Nesselsdorf wurde sie später in ausgereifter Form und mit verbesserter Federung in Serie gefertigt. Auf der Weltausstellung 1873 in Wien wurde sie stark beachtet.

Dr. Ing. Hans Ledwinka

Der Automobilbau in Nesselsdorf in den Jahren von 1897 bis 1918

Die Biographie eines schöpferischen Technikers ist stets ein Teil Technikgeschichte. Im Falle des Automobilpioniers Dr. techn. h. c. Hans Ledwinka ist es ein Stück Automobil-Geschichte. Die ihrer Zeit weit vorsehenden Konstruktionen des langjährigen technischen Direktors und Chefkonstruktors der Tatra-Werke in Nesselsdorf sind Meisterleistungen, von denen wesentliche für den allgemeinen Kraftfahrzeugbau vorbildlich wurden.

Hans Ledwinka wurde am 14. Februar 1878 in Klosterneuburg bei Wien geboren. Nach Besuch der Volks- und Bürgerschule erlernte er das Schlosserhandwerk bei seinem Onkel Johann Zwiauer, ein erfahrener Schlossermeister in Wien-Fünffhaus. Nach abgeschlossener Lehrzeit absolvierte er 1897 die Staatsgewerbeschule in Wien.

Bestimmend für seinen weiteren Lebensweg war die schicksalhafte Begegnung mit dem Onkel seines Mitschülers, mit Ing. Hugo Fischer von Röslerstamm, dem damaligen Werksdirektor der „Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft“ in Nesselsdorf. Von Ing. Fischer nach Nesselsdorf geholt, trat der 19jährige Hans Ledwinka am 1. September 1897 als Konstrukteur für den Bau von Eisenbahnwaggons in das Nesselsdorfer Werk ein.

Dieses Unternehmen geht auf die im Jahre 1850 von Ignaz Schustala gegründete Wagenfabrik zurück, wo anfangs Pferdewagenkutschen und ab 1882 auch Eisenbahnwaggons gebaut wurden. 1890 wurde die Fabrik in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und gleichzeitig trat Ing. Fischer von Röslerstamm als Direktor dort ein. Seiner Anregung folgend begann die Fabrik 1897 mit dem Bau ihres ersten Automobils. Dies war der Beginn der Nesselsdorfer Automobilfabrik, der späteren Tatra-Werke.

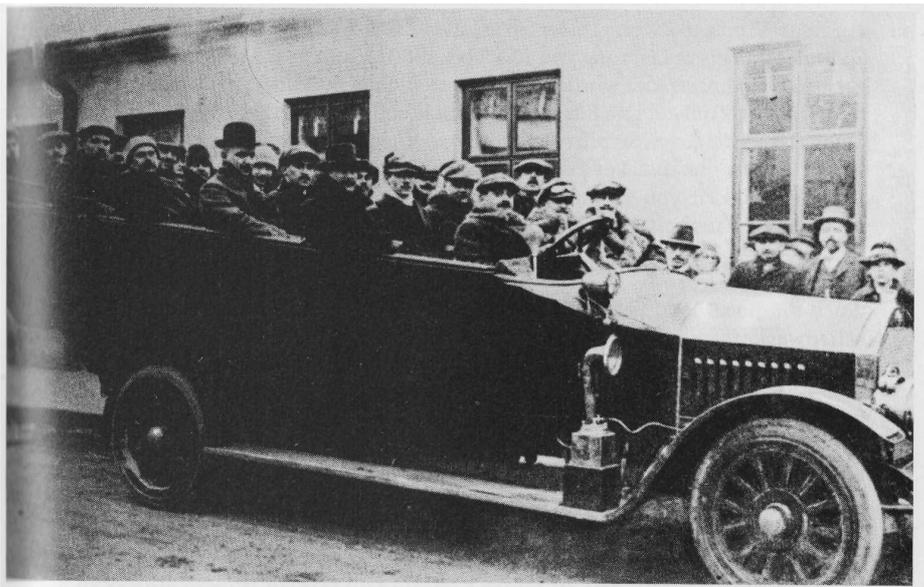
Durch den Reichenberger Textilfabrikanten Baron Theodor von Liebig, der bereits seit 1894 ein Benz-Automobil besaß, wurde Dir. Fischer auf den Benz-Motorwagen aufmerksam. So wurde

1897 ein Original-Benz-Wagen gekauft, ebenso ein zweizylindriger „Kontra-Motor“ (Boxer-Motor), nachdem man von Benz die Patente erworben hatte.

In spontanem Interesse meldete sich Hans Ledwinka sogleich zur Mitarbeit an diesem ersten Nesselsdorfer Automobil. Auf diese Weise kam er erstmalig mit dem Automobil in Berührung und hatte so Gelegenheit, die Besonderheiten und die spezifischen konstruktiven Erfordernisse eines derartigen Motorwagens kennenzulernen.

Der erste 1898 handwerksmäßig fertiggestellte Nesselsdorfer Motorwagen erhielt die Bezeichnung „Präsident“ und erinnerte in seinem Äußeren noch an einen Kutschenwagen. Angetrieben wurde er von einem zweizylindrigen, liegenden Original Benz-Viertakt-Benzinmotor, mit einer Leistung von 5 PS bei 600 U/min. Bohrung und Hub waren 120 mm. Der Motor war rückwärts zwischen den beiden Hinterrädern eingebaut. Die Kraftübertragung erfolgte vom Motor mittels zweier gekreuzter Flachriemen auf die Vorgelegewelle und von dort mittels Block-Ketten auf die vollgummibereiften Hinterräder (1100 mm Durchm.). Die ebenso bereiften Vorderräder (800 mm Durchm.) waren bereits um Achsschenkelbolzen drehbar. Die Lenkvorrichtung, in Form eines Gouvernals, diente auch als Umschalter für die Geschwindigkeiten.

Der „Präsident“ wurde sogleich einer harten Erprobung unterzogen. Er fuhr nämlich aus eigener Kraft die 328 km Strecke von Nesselsdorf nach Wien in 24 Stunden, um auf der großen Jubiläumsausstellung 1898 gezeigt zu werden. Dieser Nesselsdorfer Motorwagen war das erste Automobil, das in der damaligen Monarchie gebaut wurde.



Ledwinka am Steuer des „Titanic“, ein in Nesselsdorf um 1910 gebauter Omnibus. Neben Ledwinka Direktor Pasching.

Da sich der „Präsident“ bewährt hatte, ging man daran, weitere zehn Automobile zu bauen. Die Motoren wurden diesmal in Wien bei der Fa. Hardy angefertigt. Diese Wagen unterschieden sich vom „Präsidenten“ dadurch, daß der Flachriemen vom Motor zur Vorgelegewelle durch Blockketten ersetzt und ein Vierganggetriebe eingebaut wurde. Auch besaßen sie als Neuheit Luftreifen. Damals wurde Hans Ledwinka mit der Konstruktion dieses Viergang-Getriebes beauftragt. Diese Wagentypen erhielten gleichfalls Namen wie „Nesselsdorf“, „Wien“, „Bergsteiger“ und ähnliche. Mit dem Automobil „Wien“ beteiligte sich Baron Liebieg 1899 an einer Wettfahrt auf der Trabrennbahn im Wiener Prater und errang den ersten und zweiten Preis. Auch beim Bergrennen Nizza-Turbie 1900 erzielte Liebieg den ersten Preis.

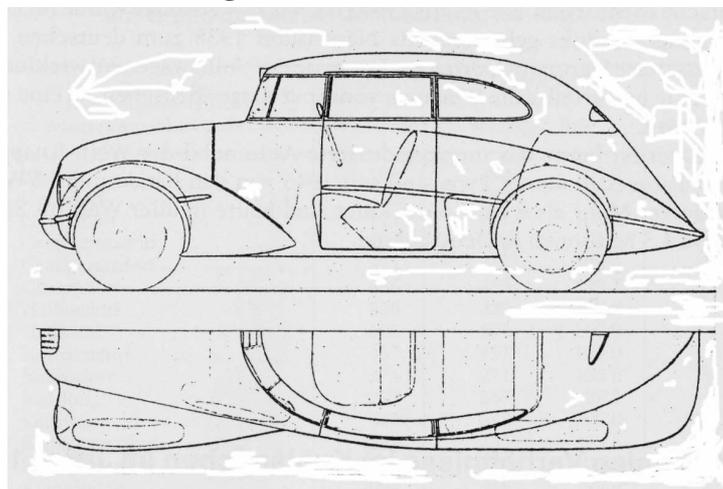
Durch die Erfahrungen in den Rennen erkannte man die Nachteile der Kutschenfahrzeuge für Rennen. Im Auftrage von Liebieg schuf Hans Ledwinka innerhalb von fünf Wochen ein eigenes Rennfahrzeug, das gegenüber der Kutschenwagenform ein langgestrecktes, niedriges Fahrgestell

erhielt, wobei das tragende Element zwei Profillängsträger einen Rechteckrahmen bildeten. Als Antrieb diente ein Benz-Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor mit 2 Einlaß- und 1 Auslaßventil je Zylinder und einer Leistung von 12 PS bei 1300 U/min. Der Motor war hinten eingebaut. Die Hinterräder wurden durch Ketten über ein Viergang-Getriebe und Differential angetrieben. Die Karosserie hatte einen erhöhten Sitz für den Fahrer und einen tiefer gelegenen Sitz für den Monteur. Vor dem Sitz befand sich die schief stehende Lenksäule mit Lenkrad. Der Wagen war luftbereift und erreichte eine Geschwindigkeit von 92 km/h. Er wog 970 kg. Dieser Rennwagen ist heute als besondere Seltenheit im Technischen Museum in Prag ausgestellt, ebenso der „Präsident“.

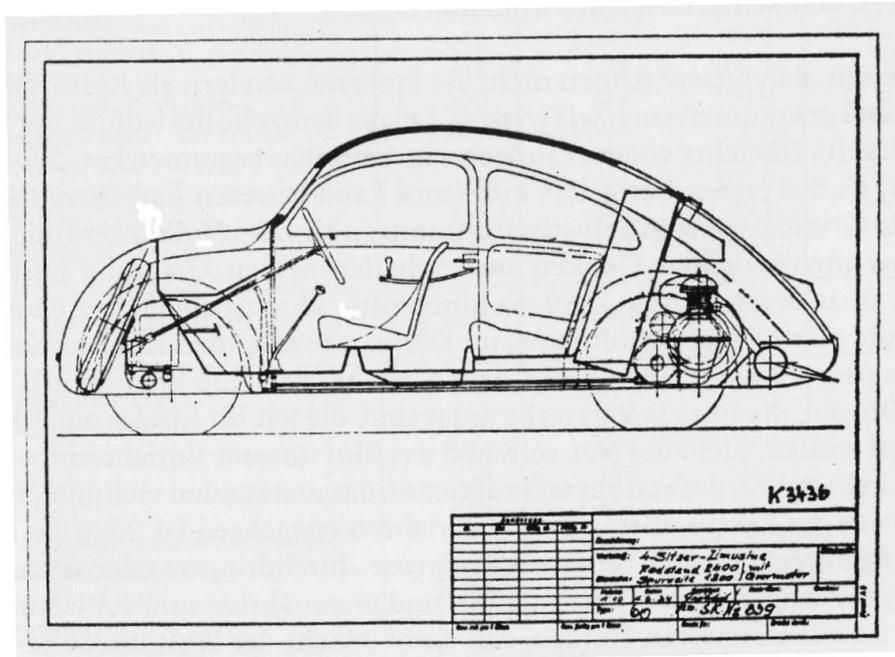
Auch für die ab 1901 gebauten Automobile ging man in Nesselsdorf von der Kutschenwagenform ab und legte den Motor rückwärts, als „Unterflurmotor“ in das Rahmenchassis. Die Zweizylinder und auch Vierzylinder Boxermotore wurden bereits vollständig in Nesselsdorf angefertigt. Die Zugänglichkeit zum Motor erreichte man durch Hochklappen der Karosserie. Vorne in einem Kasten in Form einer Motorhaube wurde Benzintank und Schlangenrohrkühler untergebracht. Gelenkt wurde der Wagen mittels schiefgestelltem Lenkrad. Diese Automobiltypen wurden bis 1905 in Nesselsdorf gebaut. Ein Exemplar ist im Technischen Museum in Wien ausgestellt.

1905 wurde Hans Ledwinka mit der Gesamtleitung der Abteilung Automobilbau in Nesselsdorf betraut. Mit all seiner Kraft und all seinem Wissen ging er an die Konstruktionen eines zeitgenössischen Automobils. Das Ergebnis war die Type S mit einem ganz neuen Fahrgestell und einem leistungsfähigen Motor. Der neue wassergekühlte Reihen-Vier-Zylinder-Motor erhielt Zylinder mit halbkugelförmigem Brennraum und unter 45° geneigte Ventile, die von der obenliegenden Nockenwelle gesteuert wurden. Mit 90 mm Bohrung und 130 mm Hub hatte der Motor 3,3 l Hubraum und leistete 30 PS bei 2200 U/min. Diesen Besonderheiten des S-Motors trat noch das direkt am Kurbelgehäuse befestigte Wechsel-Getriebe hinzu; ein Stufengetriebe, welches „Glockengetriebe“ genannt wird, weil es sich am getriebenen Räderteil eines glockenartigen Hohlkörpers mit Innenverzahnung bedient. Als Kupplung war eine Grauguß-Konuskupplung, die im Ölbad laufend sehr weich wirkt, vorgesehen. Das Motor-Getriebe-Aggregat war in drei Punkten vorne im Längs-Rahmen-Chassisträger aufgehängt. Den seit 1906 erzeugten S- und T-Typen folgte bereits 1910 die Type U mit einem Sechszylinder-Reihenmotor mit 65 PS bei 2200 U/min. Diese Wagentype U wurde schon damals mit Vierradbremse ausgestattet und bewährte sich ausgezeichnet. Auch Lastkraftwagen wurden mit diesen Aggregaten Motor S und T ausgestattet, die insbesondere im ersten Weltkrieg in großer Stückzahl als 2 und 4 Tonnen LKW erzeugt wurden.

Die Ähnlichkeit ist nicht zu leugnen



Entwurf zu einer Stromlinienkarosserie für den Tatra 57, Nesselsdorf, 23. 4.1932



Konstruktionszeichnung des **Volkswagens**, von Ferdinand Porsche dem Reichsverkehrsministerium am 17. 1. 1934 übergeben.

1936 verließen die ersten drei Prototypen des Volkswagens die Garage von Ferdinand Porsche in Stuttgart. Die Realisierung der Volkswagenidee wurde im Dritten Reich uneingeschränkt gefördert. Als Nessler 1938 zum deutschen Reich kam, konfiszierte Hermann Göring im Interesse der Volkswagenentwicklung alle Tatra-Patente und erteilte die Weisung, von einer Klage abzusehen, da eine solche zwecklos wäre. Der VW-Käfer war das meistproduzierte Automobil der Welt. Rund 21,5 Millionen Fahrzeuge dieses Typs sind von 1945-2002 von den Bändern des VW-Konzerns gelaufen.

Entnommen aus "Mitteilungen des Clubs der Tatra-Freunde" 2/1983. Für die Erlaubnis, den Aufsatz abdrucken zu dürfen, danken wir dem Präsident des Clubs der Tatra-Freunde, Herrn Dr. Friedrich Düring, sehr herzlich. Alte Heimat Kuhländchen 3-1984, S.99



Tatra 87 Baujahr 1937