

NDB-Artikel

Magirus, *Hermann* Industrieller, * 14.7.1863 Ulm, † 8.3.1928 Ulm.
(evangelisch)

Genealogie

B →Otto (s. 2);

- ∞ Düsseldorf 1903 Johanna (1877–1956), *T* d. →Emil Engels (1828–84), KR, Fabrikant (Baumwollspinnerei) in Elberfeld (*S* d. Textilindustr. →Friedrich E., † 1860, s. NDB IV), u. d. Johanna Charlotte Bredt;

Ov d. Ehefrau →Friedrich Engels († 1895), Sozialist. Theoretiker (s. NDB IV); kinderlos.

Leben

Otto und Hermann traten 1883 gemeinsam mit ihrem Bruder Heinrich in die Firma ihres Vaters ein. Otto hatte in Stuttgart Maschinenbau studiert und ein Jahr in der Maschinenfabrik von John Fowler in Leeds/England gelernt. 1887 wurde er technischer Leiter und Konstruktionschef. Zunächst entwickelte er die Feuerwehrrgeräte weiter, wobei der Leiterbau Schwerpunkt blieb. 1892 brachte er die erste Drehleiter heraus, mit 25m Steighöhe und Drehturm erst in der Fahrzeugmitte, seit 1893 mit Drehgestell über der Hinterachse auf tiefgezogenem Wagenrahmen, dem vorbildlichen Aufrichtesegment, aber Leiterbewegungen noch durch Handbetrieb. Otto ließ schon 1895 zwei für Johannesburg (Südafrika) bestimmte Leitern ganz in Stahl herstellen, 1900 eine weitere mit Z-Holmen und Nietverbindungen, die sich jedoch als zu schwer erwies. 1900 beschränkte er das Leiterprogramm auf wenige Typen und stellte deren Beschlagteile in größeren Serien her. Seit 1915 vereinheitlichte er die Bauarten der Leitern weiter und stufte ihre Steighöhen ab.

Mit wachsenden Steighöhen der Leitern ging der Handbetrieb zu schwer und zu langsam. 1901 setzte Otto zum erstenmal beim Aufrichten einen Kohlensäure-Druckzylinder ein. 1904 ließ er Oberingenieur →Fritz Mayer († 1924) eine Drehleiter mit Dampftrieb aller drei Bewegungen bauen, woraus er bis 1916 Leitergetriebe mit hydraulisch geschalteten Kupplungen entwickelte, die zur hydraulisch betätigten Drehleiter führten. Beim Fahrzeug- und Pumpenantrieb mußte er zunächst mehrere Lösungen anbieten, ehe die Antriebsfrage geklärt war. 1893 zeigte er auf dem 14. Deutschen Feuerwehrtag in München eine pferdebespannte Spritze, deren Pumpe ein Petroleummotor von 5-8 PS antrieb. Nach vorübergehender Erprobung von Elektroantrieben setzte sich bei den großstädtischen Feuerwehren die Dampfspritze durch. 1903 baute Magirus-Oberingenieur Josef Steinhauer die erste selbstfahrende Dampf-Feuerspritze, 1904 den ersten automobilen Löschzug mit dampfangetriebener Drehleiter

für alle drei Bewegungen und Dampfspritze. Nach Einführung der elektrischen Magnetzündung an Verbrennungsmaschinen 1899 durch Robert Bosch lieferte die Firma Magirus 1903 das erste Feuerwehr-Automobil mit Daimler-Motor nach Budapest. Das war der Anfang für das Brandschutz-Fahrzeug unserer Tage.

Einige Jahre nach Übernahme der technischen Entwicklung begann Otto die Fertigung von Militärgerät. 1891 konstruierte er zehn Meter hohe, fahrbare Scheinwerfer- und Beobachtungstürme sowie -leitern für die Fußartillerie, Masten und Wagen für die Funkentelegraphie. Sein Haupterfolg aber wurde die Feldküche, die sich im russ.-japan. Krieg 1904/05 bewährt hatte. In zwei Wettbewerben des Preuß. Kriegsministeriums 1905/06 für eine pferdegezogene 150 Liter-Feldküche beliebiger Feuerung erhielten die Firma Magirus und die Senking GmbH Hildesheim unter 40 Bewerbern den 1. Preis. 1907 vereinheitlichte man beide Lösungen zu zwei Speise- und einem Kaffee-Kessel mit Glycerinfüllung sowie einem Bratofen und führte dieses Modell im ganzen deutschen Heer ein. Magirus lieferte bis 1914 allein tausend Feldküchen, wodurch der Anteil von Militäraufträgen am Gesamtumsatz 1913 auf 80% stieg. Vor Kriegsbeginn mußte Otto aus Gesundheitsrücksichten als stellvertretender Aufsichtsrats-Vorsitzender und Konstruktionschef zurücktreten, förderte aber 1910 den Antrieb der drei Leiterbewegungen und der Pumpen vom Fahrzeugmotor aus sowie 1915 die Leiter mit Aufrichte- und Auszuggetriebe. Er beriet das Unternehmen bis 1934 weiter.

Seit 1887 unterstanden Hermann und seinem Bruder Heinrich alle kaufmännischen und finanziellen Angelegenheiten der Firma. Zur Geschäftssicherung bildeten sie 1905 mit den Firmen Gustav Lieb. Biberach. und der Gustav Ewald GmbH, Küstrin, die „Vereinigte Feuerwehrgerätefabrik GmbH Ulm“, der 1907 die Nürnberger Justus Christian Braun AG und 1910 die Firma E. C. Flader, Jöhstadt/Sa., beitraten (bis 1913). 1911 wandelten die Brüder M. die bisherige OHG mit Hilfe der Berliner Handelsgesellschaft in eine AG um, wobei sie die Hälfte des Aktienkapitals von 1,5 Mill. Mark übernahmen. 1913 kauften sie in Söflingen b. Ulm ein großes Gelände für ein geplantes zweites Werk und eröffneten in Berlin-Tempelhof eine Zweigwerkstätte mit 400 Beschäftigten, um den Hauptauftraggebern näher zu sein. Als die Heeresverwaltung bei ihnen 1915 einen 3 t-Motorlastwagen bestellte, beriefen sie zu dessen Konstruktion → Heinrich Buschmann (1886–1979) vom Benz-Werk Gaggenau nach Ulm, der auch für den Brandschutz einen 70 PS-Motor entwickelte. Damit verwirklichte sich 1918 die ideale Kombination des Motorlastwagens mit der Feuerleiter und -spritze höheren Gewichtes.

Nach Heinrichs Tod (1916) blieb Hermann für die kaufmännischen Belange allein verantwortlich und wurde als Aufsichtsrats-Vorsitzender der Firma dessen Nachfolger. Er begann 1917 den Bau des Werks 2 in Söflingen und des Zweigwerkes in Berlin-Schöneberg. 1918 beschäftigte das Unternehmen 2 600 Personen und hatte 4 000 Feldküchen geliefert. Entschlossen, den Nutzfahrzeugbau fortzusetzen, trat Hermann 1919 dem Deutschen Automobil-Konzern (DAK) bei, einem Verkaufskartell aus vier Firmen, das bis 1935 bestand. Die Magirus-Betriebe erwiesen sich jedoch in den folgenden Jahren als zu groß und waren häufig nicht ausgelastet. Hermann konnte aber ausgezeichnete Mitarbeiter gewinnen, wie 1924 Karl Friedrich Willich für

den Brandschutz, der das Minimax-Schaumlöschsystem, die Wasserwagen als Vorläufer der Tanklöschfahrzeuge und den dreiachsigen Rüstwagen mit Kran für die Hilfsdienste der Berliner Feuerwehr einführte. Für den Nutzfahrzeugbau holte er Ludwig Baersch, der den Entwicklungsstand dieses neuen Geschäftszweiges hob und 1927 die ersten Niederrahmen-Omnibusse vorstellte. Nach dem leichten Löschfahrzeug auf 1,5 t-Lieferwagen nahm Hermann 1926 die tragbare Klein-Motorspritze in sein Lieferprogramm auf. 1925 führte er das Firmenzeichen mit dem Ulmer Münsterturm ein.

Nach Hermanns Tod übernahm 1928 sein Bruder Adolf den Vorsitz im Aufsichtsrat. Durch die Weltwirtschaftskrise finanziell geschwächt, verlor die Familie Magirus 1934 den Einfluß auf das Unternehmen. 1936 kaufte es →Peter Klöckner und gliederte es in seine Humboldt-Deutz-Motoren AG ein. 1975 übernahm die Fiat SpA, Turin, die Firma Magirus in ihre Industrial Vehicles Corp. BV Amsterdam (Iveco), die zum zweitgrößten Nutzfahrzeughersteller Europas wurde.

Werke

zu Otto Dampf-Automobile, 1905;

Kriegsurs., 1914;

- DRP 79 144 v. 1894 u. 94 100 v. 1896 (selbsttätig ein- u. ausschaltbarer Einfallhaken f. ausziehbare Leitern);

117 330 v. 1900 (durch Seilzug ausziehbare Leiter), 224 066 v. 1909 (Aufhängung f. schwere Scheinwerfer auf Wagen), 301 620 u. 303 376 v. 1914/15 (Leiter mit Aufrichte- u. Auszuggetriebe);

DRGM 407 416 v. 1910 (Leiter mit Antrieb ihrer 3 Bewegungen durch Benzinmotor);

DRP 303 374/75 v. 1915 (aufrichtbare Leiter auf e. Fahrgestell).

Literatur

zu Otto Feuerwehrtechn. Zs. 1913, S. 63;

ebd. 1914, S. 61;

Dirnagl, Die Original-Magirus-Autodrehleiter, ebd. 1916, S. 149;

Rhdb. (P).

Literatur

zu Hermann V. Wendt, Führungen durch Betriebe d. Feuerwehrbranche, in: Feuerwehrtechn. Zs. 1921, S. 133-38;

Das Lastauto 5, 1928, H. 12, S. 24 (P);

VDI-Nachr. 1928, Nr. 11;

Allg. Automobil-Ztg. 1928, Nr. 11, S. 19 (P);

Wenzel.

Literatur

zu 1-3 G. Goldbeck, 100 J. im Dienste d. Brandschutzes 1864-1964, in: ZUG 9, 1964, S. 241-60, 10, 1965, S. 8-22 (P);

ders., Kraft f. d. Welt, 1964;

W. Hornung, Kleine Feuerwehrgesch., 1972;

Magirus-Feuerlöschgeräte-Technik, 1953 (P v. Conrad Dietrich).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Magirus, Hermann“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 657-658
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
