

NDB-Artikel

Nallinger, Friedrich Maschinenkonstrukteur, Unternehmensleiter, * 23.5.1863 Stuttgart, † 17.2.1937 Mannheim. (evangelisch)

Genealogie

Die Fam. stammt aus Nellingen/Alb; der Winzer Alban (1554–1615) ließ sich Ende d. 16. Jh. in Stuttgart nieder u. nannte sich „Nallinger“. – V Friedrich (1828–79), Weingärtner in St., S d. Weingärtners Johann Gottlob (1788–1833) u. d. Katharina Fausel (1789–1861);

M Karoline (1833–1911), T d. Weingärtners Heinrich Kurz (um 1802–82) in St. u. d. Barbara Löffel (1808–87);

• Stuttgart 1890 Maria (1865–1954), T d. württ. Schloßdieners Wilhelm Kötze (1813–1903) in Ludwigsburg u. d. Wilhelmine Schmidt (1823–82);

2 S, 2 T, u. a. →Fritz (s. 2), Martha (1892–1974, • →Kurt Eltze, 1878–1973, Dipl.-Ing., Leiter d. Abt. Dieselmotoren b. Benz & Cie).

Leben

Nach dem Besuch der Oberrealschule in Stuttgart arbeitete N. ein Jahr in der Maschinenfabrik Esslingen, Filiale Cannstatt. 1883–86 studierte er am Stuttgarter Polytechnikum Maschinenbau und schloß sein Studium mit dem 1. Staatsexamen ab. Anschließend arbeitete er als Konstrukteur von Dampfmaschinen und -kesseln in den Maschinenfabriken Esslingen und →Gotthilf Kuhn in Stuttgart-Berg. Dann holte ihn Carl Bach zum Württ. Dampfkessel-Revisionsverein, wo er 1886–95 als stellvertretender Oberingenieur Kesselanlagen prüfte. Nach seinem 2. Staatsexamen trat N. 1895 als Regierungsbaumeister bei den Württ. Staatseisenbahnen ein und war Vorstand der Wagenwerkstätte Cannstatt, der Lokomotiv-Werkstätten Esslingen und des Maschinentechnischen Büros der Generaldirektion. Seit 1904 gehörte er dem Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) an und richtete zusammen mit Adolf Daimler das neue Werk Untertürkheim ein. 1909 wurde er als technischer Leiter in das Werk Berlin-Marienfelde entsandt, wo er die Erweiterung des Lastwagenbaues plante. In diesen Funktionen hatte N. großen Anteil an der Entwicklung des deutschen Automobilbaues und der beiden Pionierfirmen DMG und Benz & Cie. Er kehrte 1899–1904 nochmals zum Württ. Revisionsverein zurück und wurde Direktor und Sachverständiger für dessen neuen Bereich „Prüfung von Kraftfahrzeugen und Führern von solchen“.

1912 holte das geschäftsführende Aufsichtsrats-Mitglied Karl Jahr (Rhein. Creditbank) N. als Chefingenieur zu Benz & Cie nach Mannheim. Mit →Georg Diehl (* 1866) und Hans Nibel bildete er dort ein Ingenieurteam, das eine

Erweiterung des Produktionsprogramms erwarten ließ. Von Beginn seiner Tätigkeit bei Benz an teilte er die Idee eines Zusammenschlusses mit der DMG und einer Typenverringerng bei den Personenwagen. Diesem Plan stimmten aber die Benz-Vertreter nicht zu. Erfolg hatte N. mit dem neuen Produktionszweig Flugmotoren. 1912 schrieb Kaiser Wilhelm II. einen Preis für den besten deutschen Flugmotor aus. Mit dem wassergekühlten Vierzylindermotor des Konstrukteurs →Arthur Berger (1879–1958) gewann Benz diesen Preis 1913 gegen 26 konkurrierende Firmen. Seit 1908 erhielt N. auch von der Heeresleitung große Lastwagen-Aufträge; das Werk Gaggenau fertigte bis 1914 Armee-Lastzüge, dazu Sanitätswagen und Artillerie-Schlepper. Als Neuerung ließ N. 1913 eine elektrische Licht- und Startanlage in dem 20/40 PS-Typ von Hartmann & Braun einbauen.

Die Waffenstillstands-Bedingungen von 1918 trafen das Unternehmen hart. Die Abteilungen für stationäre Gasmotoren und Flugmotorenbau mußten geschlossen werden, seit 1919 durfte Benz nur noch stationäre Motoren und Schiffsmaschinen bauen. N. suchte ein neues Pkw-Programm aufzustellen, das der erfolgreiche Kleinwagen von 1911 anführen sollte. Hohe Gestehungspreise und die starke amerikan. Konkurrenz mit ihren billigen Personenwagen und Leicht-Lastwagen erschwerten aber dieses Vorhaben. Deshalb besprach N. 1919 mit Karl Jahr und →Ernst Berge (1868–1952) die Möglichkeit einer Interessengemeinschaft oder Fusion von DMG und Benz. Diese kam aber erst 1924 zustande. Inzwischen hatte N. 1922 den Dieselmotor für landwirtschaftliche Zugmaschinen und Lastwagen marktfähig gemacht. Er trat in den Vorstand der Interessengemeinschaft und der fusionierten Daimler-Benz AG ein. Als technischer Vorstand gestaltete er die neuen Fahrzeugprogramme mit, bis er 1929 in den Aufsichtsrat gewählt wurde, dem er bis 1934 angehörte.

N. genoß hohes Ansehen über seine Firmen hinaus. Immer war er auf rationelle Fertigung bedacht. Schon 1915 leitete er die Normalien-Kommission der deutschen Automobilindustrie, die eine einheitliche Bezeichnung von Ersatzteil- und Stücklisten sowie die genormte Ausführung von Kfz-Teilen anstrebte. Als Präsidiums-Mitglied des Deutschen Normen-Ausschusses (DNA) 1921-23 führte er diesem den Reichsverband der Automobilindustrie (RDA) zu und war 1925 Mitgründer des Fachnormen-Ausschusses der Kraftfahrzeug-Industrie (FAKRA). 1927-30 war N. stellvertretender Vorsitzender des RDA. Als Vorstand des Verbandes der Metallindustrie Badens und der Pfalz sowie des Gesamtverbandes Deutscher Metall-Industrieller in Berlin beeinflusste er arbeitsrechtliche Entscheidungen. Beim Aufbau des ersten Reichs-Verkehrsministeriums wirkte N. seit 1920 in einem Reichs-Ausschuß für das Kraftfahrwesen mit.

Auszeichnungen

Württ. Baurat (1903);

Dr. med. h. c. (Heidelberg 1918).

Werke

Die neue Fabrik d. Daimler-Motorenges. in Untertürkheim, in VDI-Zs. 49, 1905, S. 584 f.;

Erinnerungen e. Kraftwagenbauers, in: Neue Mannheimer Ztg. Nr. 176 v. 15./16.4.1933.

Literatur

RDA-Mitt. 1929, Nr. 9, S. 112 (P);

Allg. Automobil-Ztg. 30, 1929, Nr. 18, S. 13 f. (P);

ebd., 35, 1934, Nr. 48, S. 1 f. (P);

ADAC-Motorwelt 30, 1933, Nr. 20, S. 28-30 (P);

Motor 25, 1937, Nr. 4, S. 47 (P);

P. Siebertz, Karl Benz, 1943, ²1950;

K. Ludvigsen, Mercedes-Benz Renn- u. Sportwagen, ²1982, S. 30, 63, 65;

Braunbecks Sportlex. 1910 (P);

Rhdb. (P);

– Mitt. v. Jörg Nallinger u. Ulrich Eltze.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Nallinger, Friedrich“, in: Neue Deutsche Biographie 18 (1997), S. 724-726 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
