

DEUTSCHE INDUSTRIE DEUTSCHE KULTUR

Nr. 2

Ecksteins Biographischer Verlag
· Berlin W. 62, Lützowplatz 6 ·

Jahrg. IX

BDS31 DEU (G)

- 526

- 674

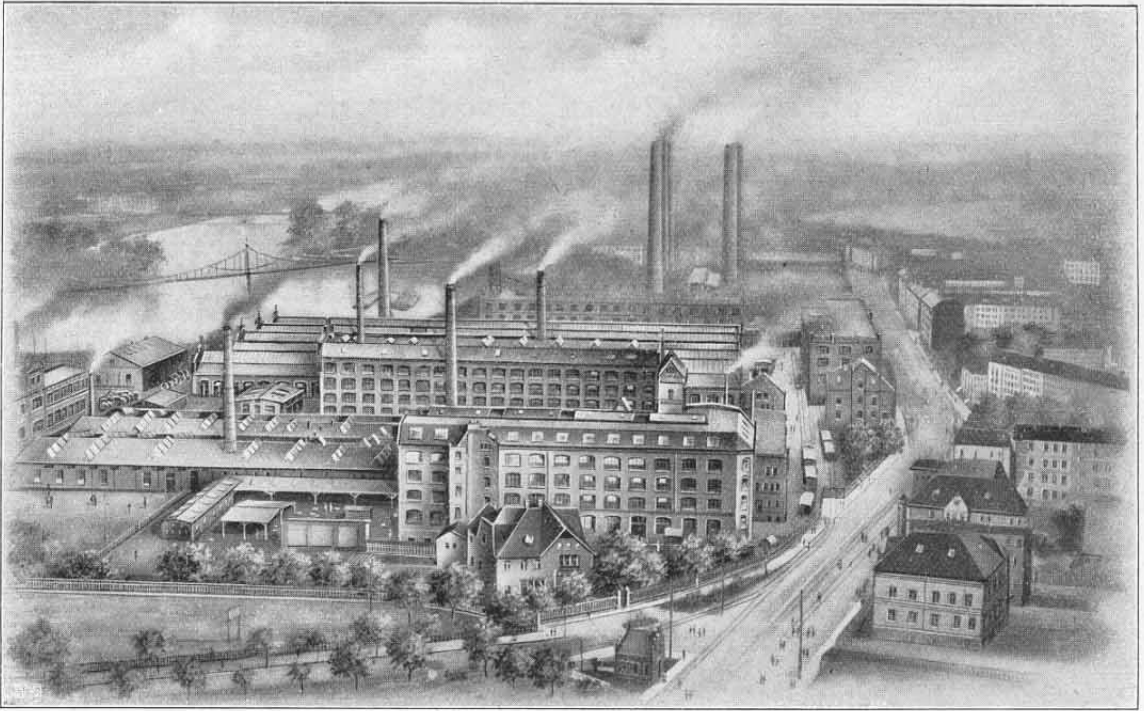
Die

Neue Automobil Gesellschaft m. b. H. Berlin - Oberschöneweide

kann in diesen Tagen auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß gibt dieses Heft eine Schilderung der Entwicklung der Firma, die in diesem Zeitraum bis zu der Bedeutung einer der ersten Firmen auf dem Gebiete der Automobilindustrie sich entwickelt hat. Die Geschichte dieser Firma gibt auch einen Überblick über die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie überhaupt, die im letzten Jahrzehnt aus den kleinsten Anfängen zu großer Blüte gelangt ist. Es ist beabsichtigt, weitere Darstellungen aus der deutschen Automobilindustrie folgen zu lassen.

Die Redaktion der Zeitschrift

»Deutsche Industrie — Deutsche Kultur«



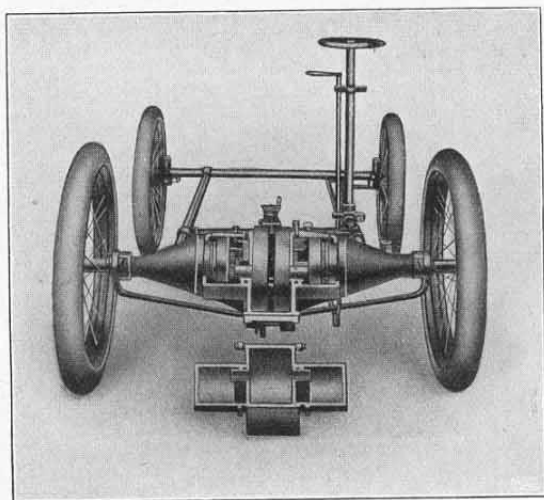
Um die Mitte der achtziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts sind die Anfänge der Automobiltechnik, auf der sich die heutige Automobilindustrie aufbaut, zu suchen. Wenn auch bereits lange Zeit zuvor Fahrzeuge gebaut wurden, die sich durch mechanische Kräfte bewegten, so ist es doch kaum möglich, zwischen diesen damals hergestellten Wagen und den heutigen Konstruktionen einen Zusammenhang zu finden. Deutsche Techniker waren es, die zum ersten Male einen wirklich brauchbaren Explosionsmotor konstruierten, der durch sein geringes Gewicht und seinen minimalen Raumbedarf erst die Möglichkeit bot, Fahrzeuge von einer Leichtigkeit und Beweglichkeit zu bauen, die den Anforderungen der Verwendung in der Praxis entsprechen.

Viele Jahre der Entwicklung waren erforderlich, bevor diese Erstlingsausführungen sich zu praktisch verwendbaren Konstruktionen gestalteten, und es bedurfte einer langen Reihe von Jahren, bis es der Technik gelang, das rein handwerksmässige der Herstellung aufzugeben und geordnete Grundlagen für eine regelrechte Fabrikation zu finden.

Um diese Zeit tauchte bei der damals bereits im Vordergrund der deutschen Industrie stehenden Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft der Gedanke auf, sich auch auf diesem bisher von ihr noch nicht erprobten Gebiete zu betätigen. Schon

damals wurde von den Leitern der AEG die ungeheure Bedeutung, die das Automobil bei einer rationellen Herstellung erlangen müsste, erkannt. In den mechanischen Werkstätten der kurze Zeit vorher errichteten grossen Fabrik-

anlagen des Kabelwerks Oberspree in Oberschöneweide wurden um das Jahr 1900 die ersten Versuche mit dem Bau von Kraftfahrzeugen unternommen. Um die Anfangsschwierigkeiten leichter überwinden zu können, wurde eine Anlehnung an vorhandene und praktisch erprobte Konstruktionen gesucht und diese durch Uebernahme der damals in Berlin bereits bestehenden „Allgemeinen Automobil-Gesellschaft“ gefunden. Der Verkauf wurde in gleicher Weise, wie es in der Verwaltung der AEG stets üblich war, derart organisiert, dass eine

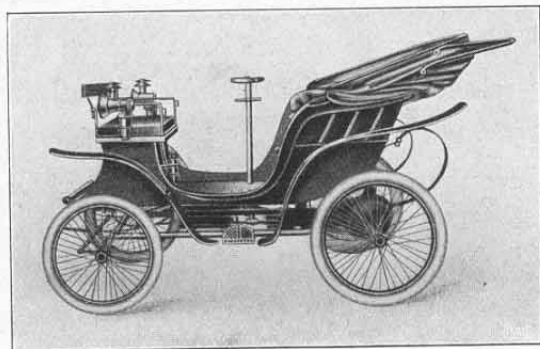


Chassis mit Blockmotor

besondere Verkaufsgesellschaft ins Leben gerufen wurde, deren Aufgabe es sein sollte, den Vertrieb der in der Automobilfabrik der AEG hergestellten Fahrzeuge zu übernehmen.

Dies geschah gegen Ende des Jahres 1901. Am 24. Dezember erfolgte die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister unter dem Namen Neue Automobil Gesellschaft m. b. H. mit dem Sitze in Berlin.

Die erste Automobiltyp, die von der NAG herausgebracht wurde, war auf Grund der von der Allgemeinen Automobil-Gesellschaft erworbenen Lizenzen nach Konstruktionen von Professor Klingenberg in Blocksystem gebaut, bei dem Motor und Getriebe ein Ganzes bildeten und mit der Hinterachse direkt verbunden waren.



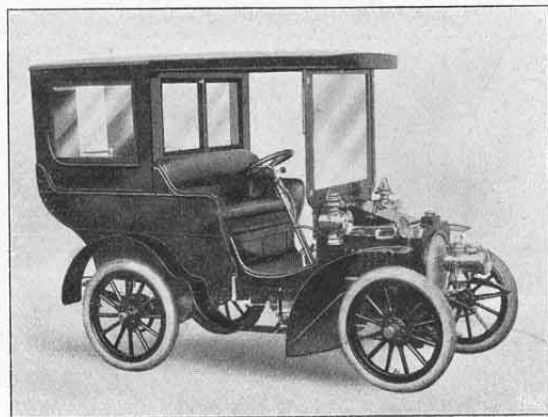
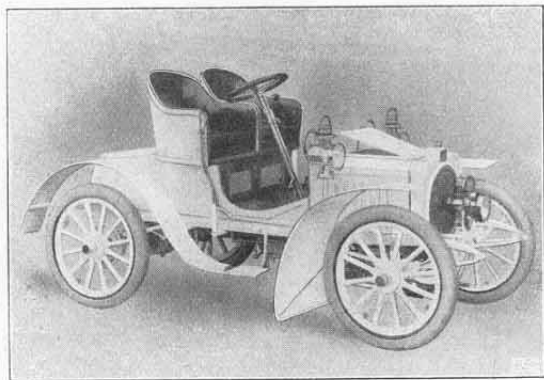
Wagen mit Blockmotor

Der Entwicklung der Automobiltechnik folgend, wurde diese Konstruktion bald verlassen und der heute allgemein übliche Typ des im Vorderteil des Wagens untergebrachten, stehenden Motors aufgenommen. Zu gleicher Zeit

entstand auch der bis zum heutigen Tage für die NAG-Fahrzeuge typische Kühler mit dem runden Röhreneinsatz, der inzwischen als Wahrzeichen dieses Fabrikats in der ganzen Welt bekannt geworden ist.

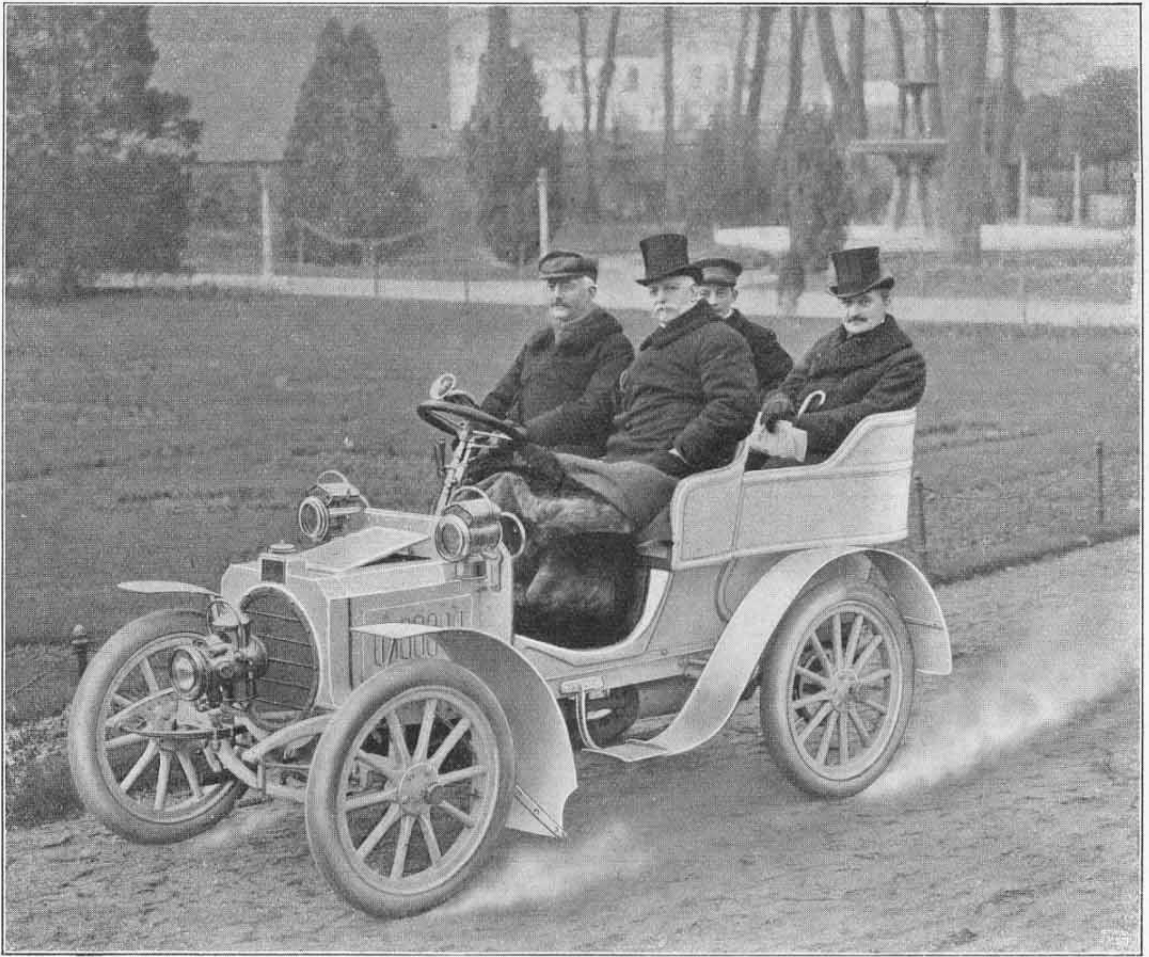
Zu der Zeit, als die NAG ihre Tätigkeit begann, war von einer praktischen Verwertung des Automobils noch kaum die Rede. Die NAG kann für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, mit an erster Stelle diejenige gewesen zu sein, die zu der praktischen Verwertung des Kraftwagens in erheblichem Masse beigetragen hat.

Bereits um das Jahr 1903 wurde mit dem Bau von Motorlastwagen und Droschken begonnen. Der erste Lastzug der NAG erregte nicht geringes Aufsehen, und seine Vorführung auf dem Tempelhofer Felde in Berlin, die in Gegenwart des Preussischen Kriegsministers und vieler hoher Offiziere des Generalstabes und der Verkehrstruppen, sowie der Leiter der Kolonialabteilung stattfand, galt als technisches Ereignis. Mehrere dieser im Auftrage des Herrn Oberleutnants a. D. Troost auf Grund seiner technischen und kolonialen Erfahrungen hergestellten ersten Automobil-Lastzüge der Welt waren für Deutsch-Südwest-Afrika bestimmt und haben dort mehrere Jahre hindurch unter anderem auch während des Herero-Aufstandes gute Dienste geleistet. Während längerer Zeit bedeuteten diese „Trakteure“ das einzige Verkehrs- und Transportmittel durch die Sandwüsten der damals fast noch völlig unerschlossenen Kolonien.

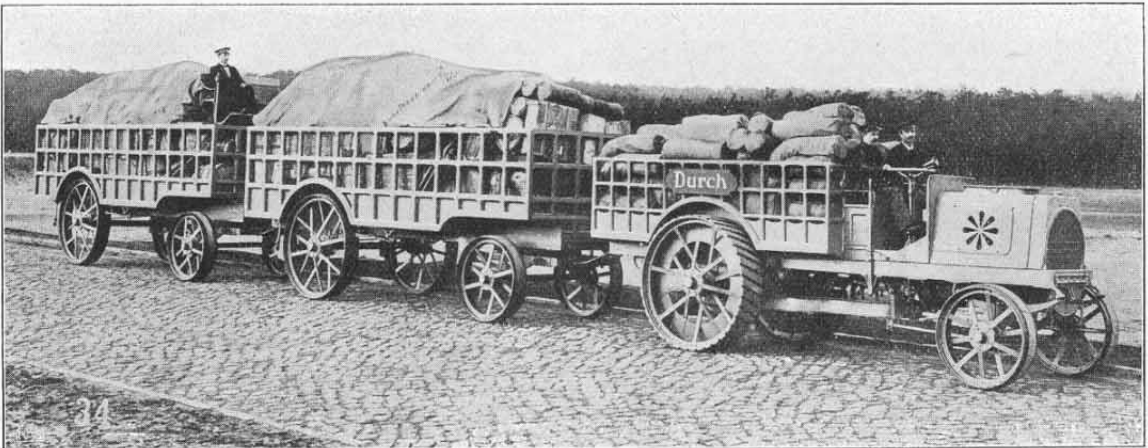


Die ersten Fahrzeuge mit stehenden Motoren

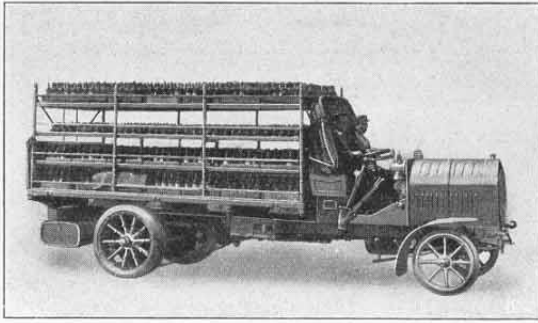
Die Aufgabe, vor die die Konstrukteure der NAG hierbei gestellt wurden, war für die damalige Zeit eine sehr schwierige. Es wurde verlangt, dass die Trakteure durch wegelose Sandwüsten, durch ausgetrocknete Flussbetten und Flugsandstrecken ihren Weg nehmen sollten. Für diesen Zweck waren sie



Vierzylinder-Tonneau mit hinterem Einstieg



Der erste Motorlastzug der Welt



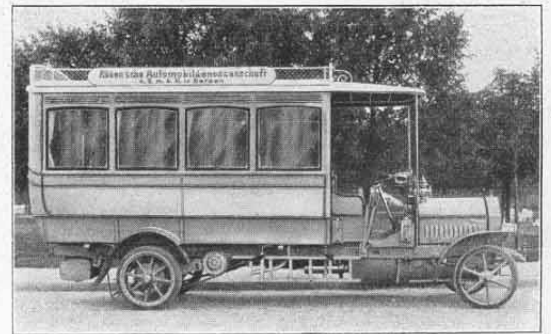
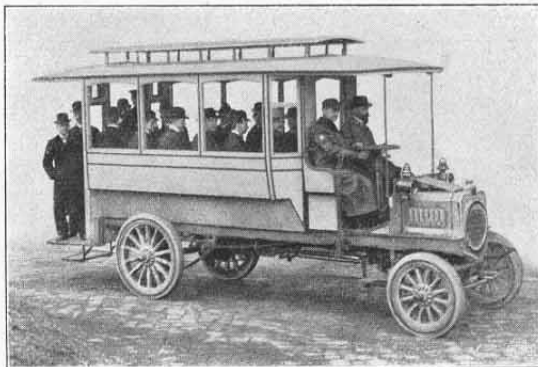
mit Winden ausgerüstet, durch die sie sich an einem Drahtseile über die schwersten Wegestellen, namentlich über die Böschungen ausgetrockneter Flüsse, hinwegziehen konnten.

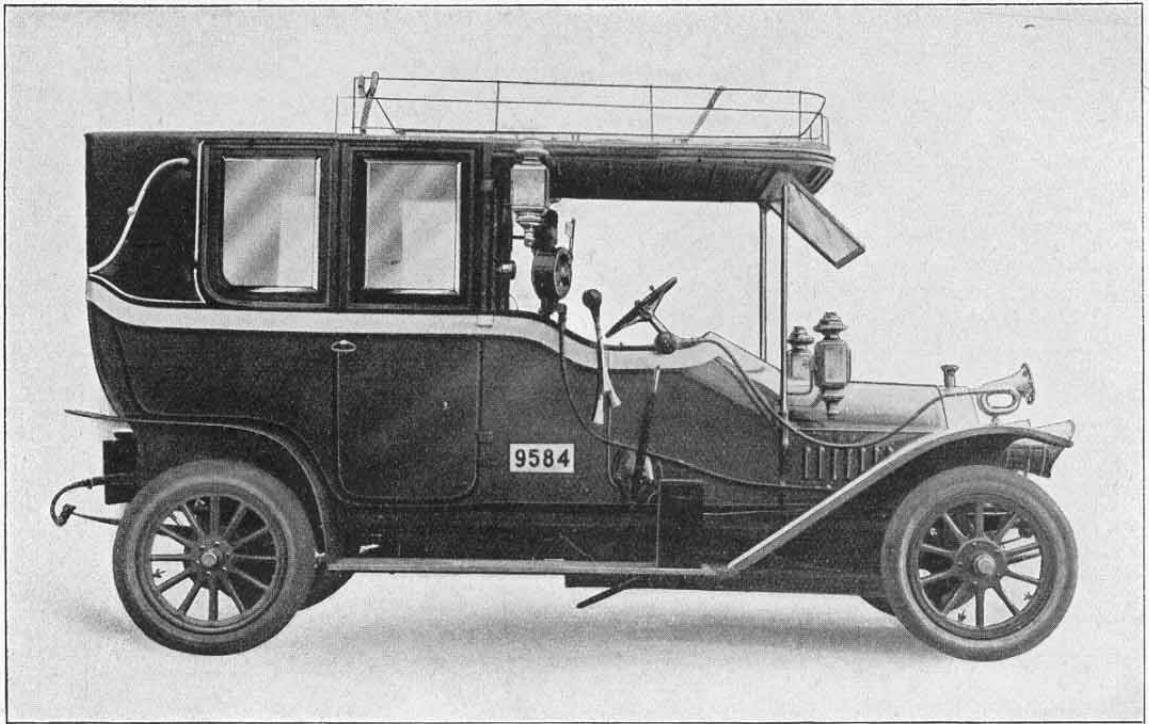
Die Deutsche Landwirtschaftliche Gesellschaft erblickte in diesen Gefährten nicht nur ein für die Massenbeförderung unersetzliches Hilfsmittel, sondern auch

bei der damaligen geringen und teuren Produktion von Benzin eine grosse Absatzquelle für ihre Spiritusbrennereien. Sie fühlte sich infolgedessen veranlasst, die erste Lastwagenkonkurrenz zu veranstalten, in der die NAG den ersten Staatspreis und einen Ehrenpreis Seiner Majestät des Deutschen Kaisers errang. Auch die deutsche Industrie erkannte bald die grosse Bedeutung, die die motorische Lastenbeförderung für sie hat, und es ist für die ungeheure Entwicklung, die die Automobiltechnik genommen hat, bezeichnend, dass man sich heute verschiedene Zweige der Industrie, speziell die Brauereien, kaum ohne dieses unersetzliche Hilfsmittel für die Beförderung ihrer Güter vorstellen kann.



Zur gleichen Zeit wandte, wie bereits erwähnt, die NAG ihre Aufmerksamkeit der Herstellung von Kraftfahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr, von Droschken und Omnibussen zu. Die erste Automobildroschke der NAG





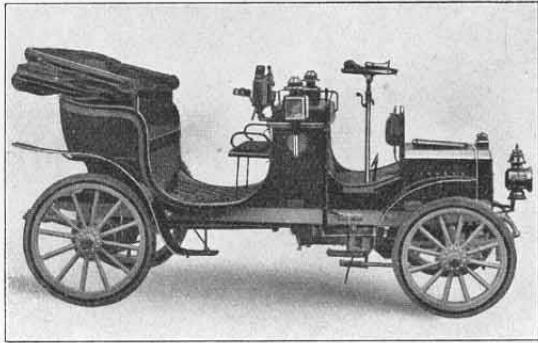
Moderne Motordroschke

wurde in Berlin am 18. Oktober 1903 in Dienst gestellt und arbeitet seitdem in Tag- und Nachtschichten bis auf den heutigen Tag. Ihre bisherige kilometrische Leistung beläuft sich im ganzen auf etwa eine halbe Million Kilometer.

Um auf diesem Gebiete einerseits grössere Erfahrungen zu sammeln und andererseits zur Belegung des Verkaufs vorbildlich zu wirken, wurde im Jahre 1904 eine Droschken-Betriebsgesellschaft unter der Firma Automobil-Betriebs-Gesellschaft m. b. H. in Berlin ins Leben gerufen, die zunächst mit zwölf NAG-Wagen ausgerüstet wurde, und die sich heute zu der grössten in Deutschland existierenden Droschkenbetriebs-Gesellschaft mit einem Wagenpark von 140 Fahrzeugen mit



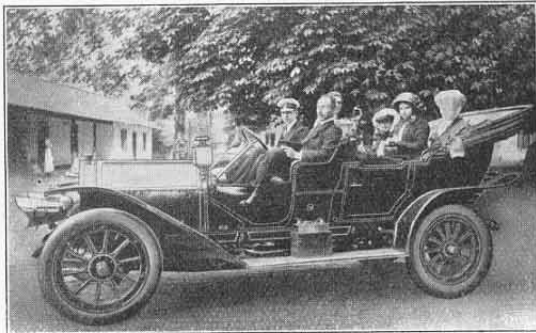
Garage der Automobil-Betriebs-A.-G.



Aelteste Motordroschke

anlasste ihre Gründer, sie vor einiger Zeit in eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 3 Millionen Mark umzuwandeln.

Trotz dieser auf die praktische Verwendung des Automobils hinzielenden



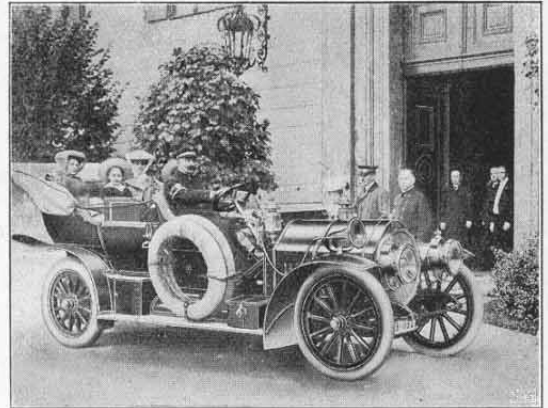
Wagen Sr. Kgl. Hoheit des Kronprinzen von Rumänien

waren es, die den Namen der NAG auf dem ganzen Erdball bekannt machten und sich durch die Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit ihrer Konstruktionen auch bei zahlreichen in- und ausländischen Fürstenhöfen Eingang und Anerkennung verschafften.

Ebenso sehen wir den starken Stadt- und Tourenwagen im Gebrauch des Geschäftsmannes, des Arztes, im Dienste von

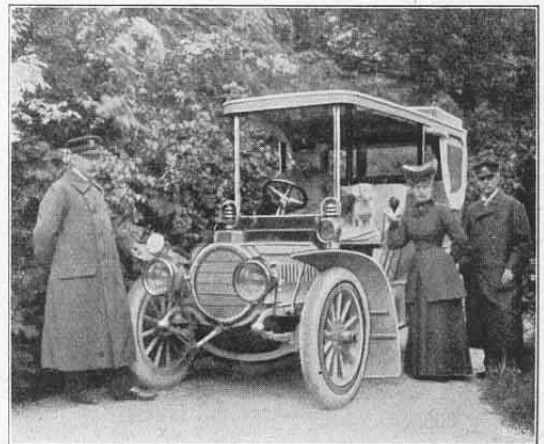
Explosionsmotoren und 100 Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb entwickelt hat.

Die Zuverlässigkeit und Sparsamkeit der von der A B G unterhaltenen Fahrzeuge ermöglicht es ihr, eine fortschreitende Rentabilität zu erzielen, und ver-



Wagen Sr. Kgl. Hoheit des Grossherzogs von Luxemburg

Bestrebungen wurde auch dem Bau grosser Sport- und Luxuswagen stets eine sehr erhebliche Aufmerksamkeit zugewandt. Namentlich diese letzteren



Das Erbprinzenpaar von Sachsen-Meiningen mit seinem ersten NAG



Das N A G-Automobil im Manövergelände vor S. M. dem Deutschen Kaiser

Behörden, Bergwerksverwaltungen usw. Einen ganz besonderen Platz in der Fabrikation der N A G nimmt seit Jahren auch der kleine Wagen ein, der in hervorragender Weise das Automobil als Gebrauchsfahrzeug in den weitesten Kreisen des weniger wohlhabenden Publikums eingebürgert hat.

Ungleich mehr als beim Luxuswagen spielen beim Kleinauto neben der Höhe des Anschaffungspreises die Betriebskosten eine ausschlaggebende Rolle.



S. M. der Zar im russischen Manöver



Ihre Majestät die Königin von Rumänien und
Se. k. k. Hoheit der Erzherzog-Thronfolger von
Oesterreich

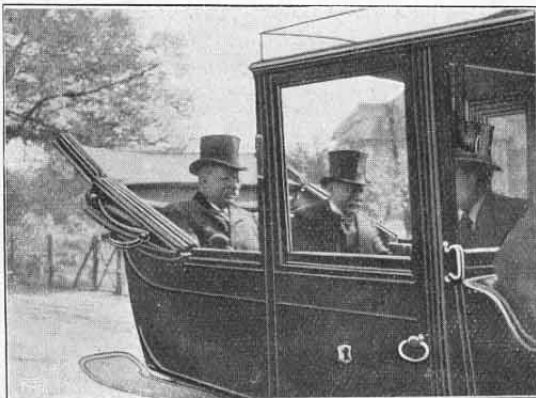
triebsresultate gesammelten Erfahrungen und der hierauf beruhenden fortschreitenden Verbesserungen an Konstruktion, Material und Ausführung kennzeichnen den Weg, den die NAG stets verfolgt hat. Immer wieder muss betont werden, dass sie lediglich die praktische Entwicklung des Automobils als Verkehrs- und Transportmittel im Auge gehabt und einen sehr erheblichen Teil zur Lösung dieser Aufgabe beigetragen hat. Lange Jahre

Die Erzielung einer der animalischen Beförderung weit überlegenen Rentabilität erbrachte der Kleinwagen-Industrie in Verbindung mit der ungeheuren Zeitersparnis erst ihre ausserordentliche volkswirtschaftliche Bedeutung; stellt doch der Automobilbetrieb für viele Berufsklassen im wahrsten Sinne des Wortes eine Unabhängigkeit von Raum und Zeit dar.

Nicht die Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen, von denen sich die NAG von Anfang an fern hielt, sondern die in der sorgfältigen Beobachtung der Be-

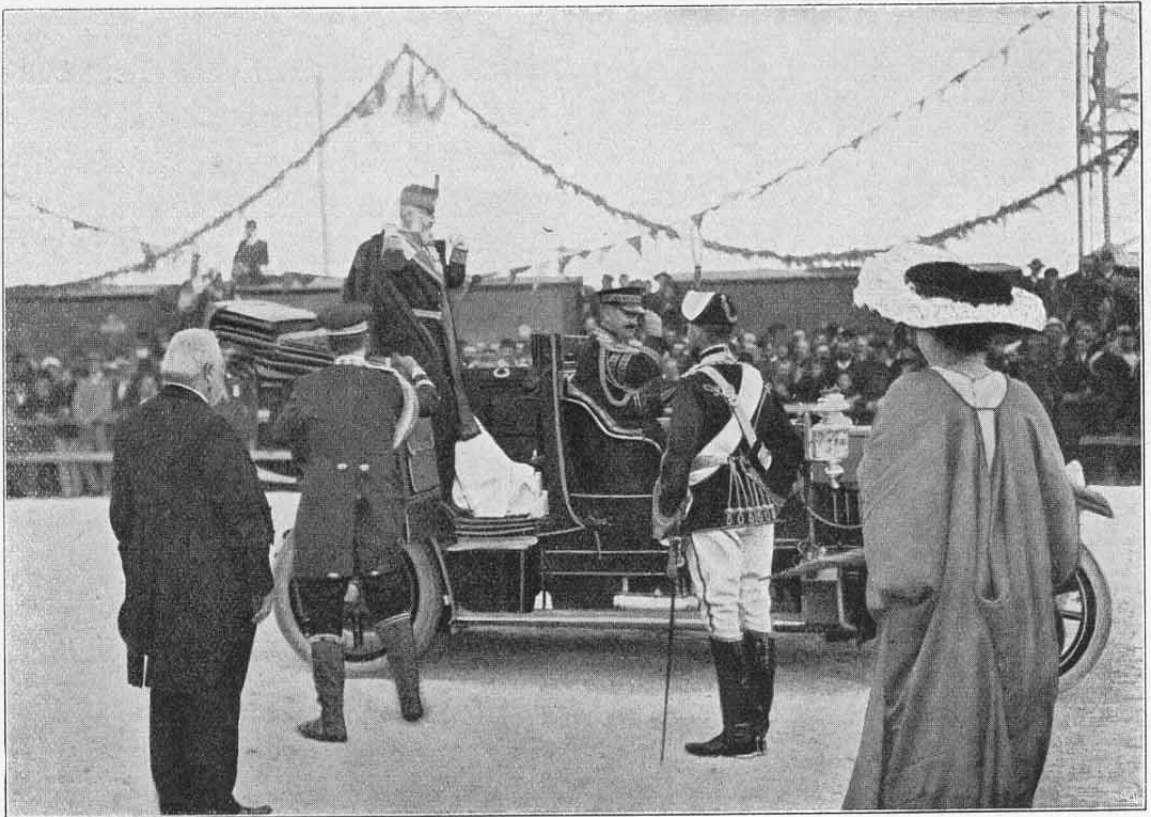


Seine Durchlaucht der Erbprinz von Reuss

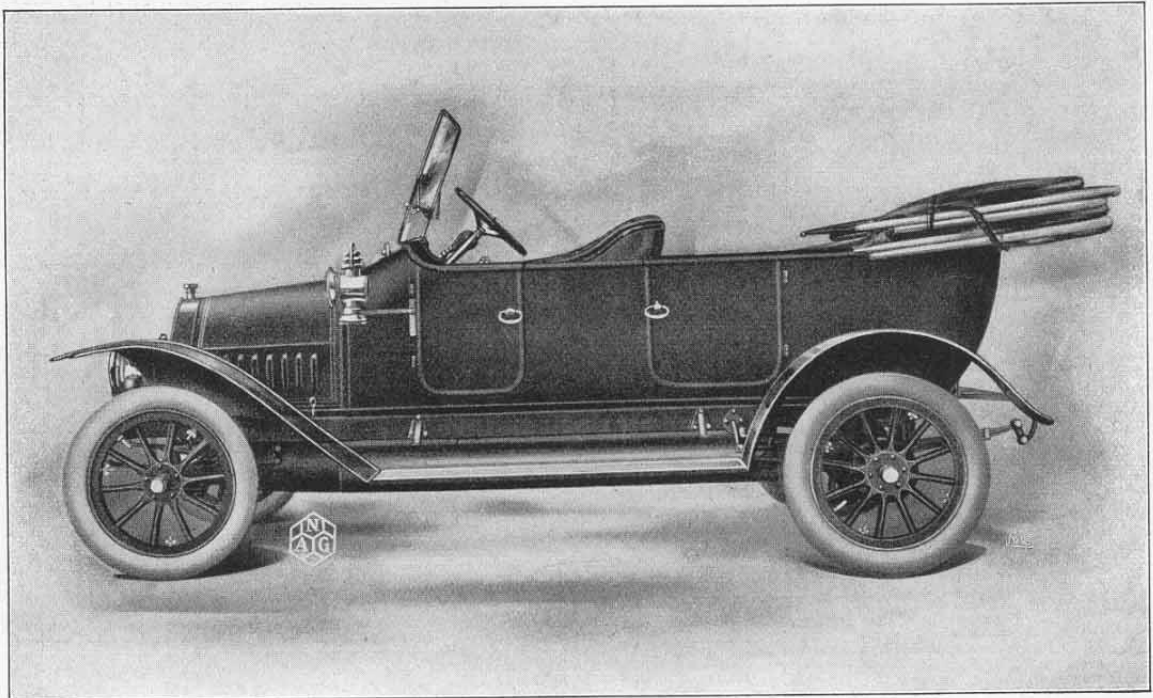


Präsident Roosevelt und
Oberbürgermeister Kirschner im NAG-Automobil

der Entwicklung und grosse Geldopfer sind erforderlich gewesen, um den Automobilismus aus einer Industrie für Sport und Luxus, die lediglich einem beschränkten Teile von Begüterten zugänglich war, zu dem heutigen unersetzlichen Hilfsmittel im Erwerb- leben und zu dem für Tausende und Abertausende unentbehrlichen Faktor im Kampfe ums Dasein zu machen. Ständig wächst das Verwendungsgebiet



S. M. der König von Rumänien



N A G-Darling



Viehtransportwagen



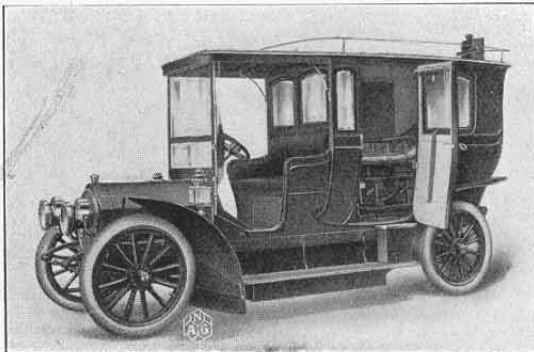
Sprengwagen

des Kraftfahrzeugs, und die NAG trägt das ihrige dazu bei, es dauernd noch umfangreicher zu gestalten. So sehen wir bei ihr die Fabrikation der verschiedenartigsten Fahrzeuge für den Heeresdienst, als dessen modernste Ausführung ein zur drahtlosen Telegraphie bestimmter Kraftwagen zu bezeichnen ist. Fahrzeuge für Krankenförderung, für die Strassenbesprengung und für die verschiedensten Zwecke des Feuerwehredienstes gehören ebenfalls zu ihrem Lieferungsprogramm.

Der im Jahre 1905 an die Heeresverwaltung gelieferte erste Armeelastzug der NAG darf als der Vorläufer für die vom Kriegsministerium seit einigen Jahren subventionierten Lastzüge gelten.



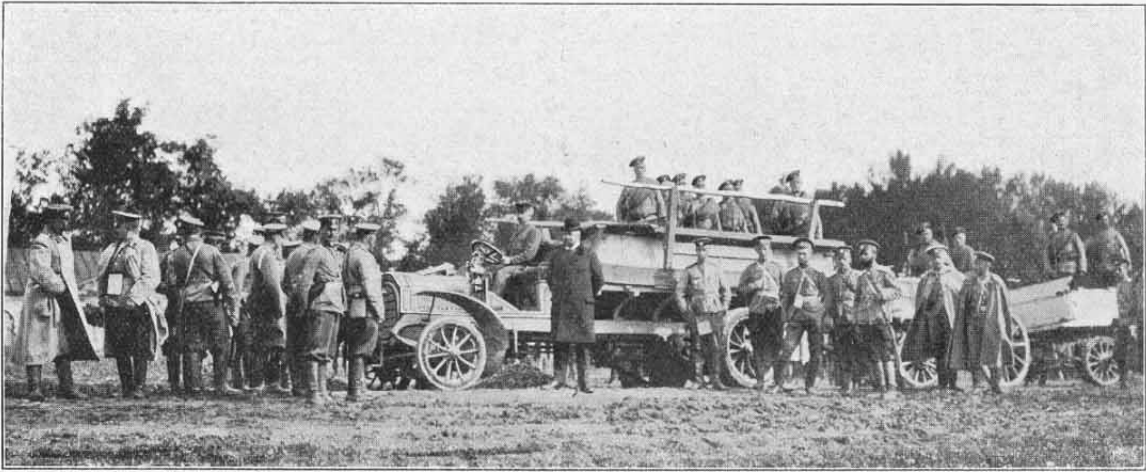
Feuerwehrspritze



Krankenwagen

Es ist selbstverständlich, dass die NAG von Anfang an bei den Prüfungsfahrten, die die Heeresverwaltung für diese bestimmt festgelegten Typen veranstaltete, mit Erfolg teilnahm und zu denjenigen Firmen zählt, die den grössten Anteil an dem jährlichen Kontingent von Subventionswagen hat.

Von Spezialgebieten, die in den Kreis der Fabrikation einbezogen wurden,



N A G - Automobil im russischen Kaisermanöver

sind noch Motoren für stationäre Betriebe, für die Schifffahrt und für Flugzeuge aller Art zu erwähnen.

Aus einem im Jahre 1907 von der Motor-Luftschiff-Studiengesellschaft veranstalteten Wettbewerb ging die N A G mit einem 100 PS 6 Zylinder-Luftschiffmotor als Siegerin hervor. Es wurden in der Folgezeit eine erhebliche Anzahl von Luftschiffen und Flugapparaten mit N A G-Motoren ausgerüstet, die den hohen Anforderungen des Betriebes im Motorluftschiff- und Flugzeugwesen wie kaum ein anderes System entsprochen haben.

Die zuerst der Automobilfabrikation zugewiesenen Räumlichkeiten erwiesen sich bei der ständigen Entwicklung bald als unzureichend. Neben einer



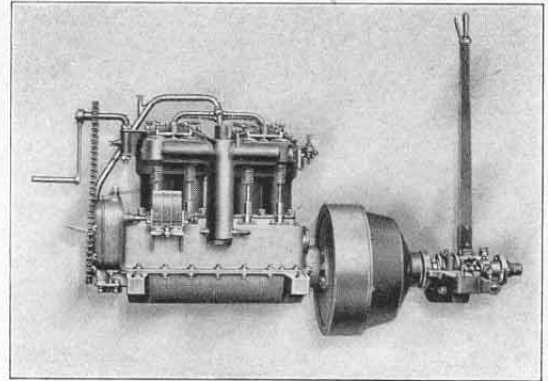
Gütertransport durch Persien



grossen sechsschiffigen Halle wurde ein fünfstöckiger Hochbau errichtet, der sich inzwischen wiederum als erheblich zu klein erwiesen hat, und dem ein weiterer aus sechs Geschossen bestehender Hochbau angeschlossen wird, der soweit fertiggestellt ist, dass er in kurzem

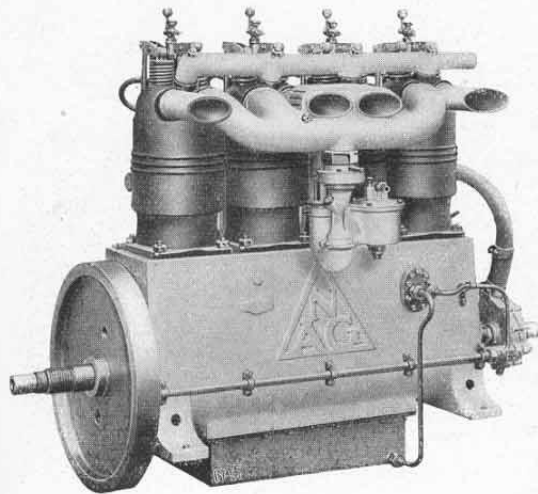
in Betrieb genommen werden kann.

Es wurde bereits erwähnt, dass der Verkauf in Übereinstimmung mit der bei der AEG üblichen Organisation von der Fabrikation getrennt verwaltet wurde. Die fortschreitende Entwicklung lehrte, dass diese Art der Organisation bei dem innigen Zusammenhang der beiden Materien in der Automobil-Industrie auf Schwierigkeiten stiess. Die Verwaltung der AEG gab daher im Jahre 1908 die gesamte Fabrikation mit allen vorhandenen Einrichtungen an die NAG ab, die in der Folge somit nicht nur den Vertrieb, sondern auch die Fabrikation der Fahrzeuge übernahm.

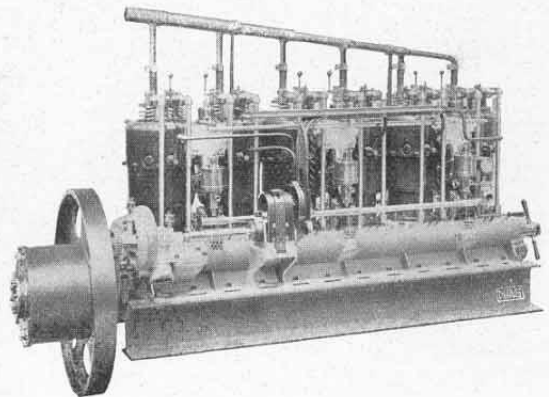


Schiffsmotor 30 PS

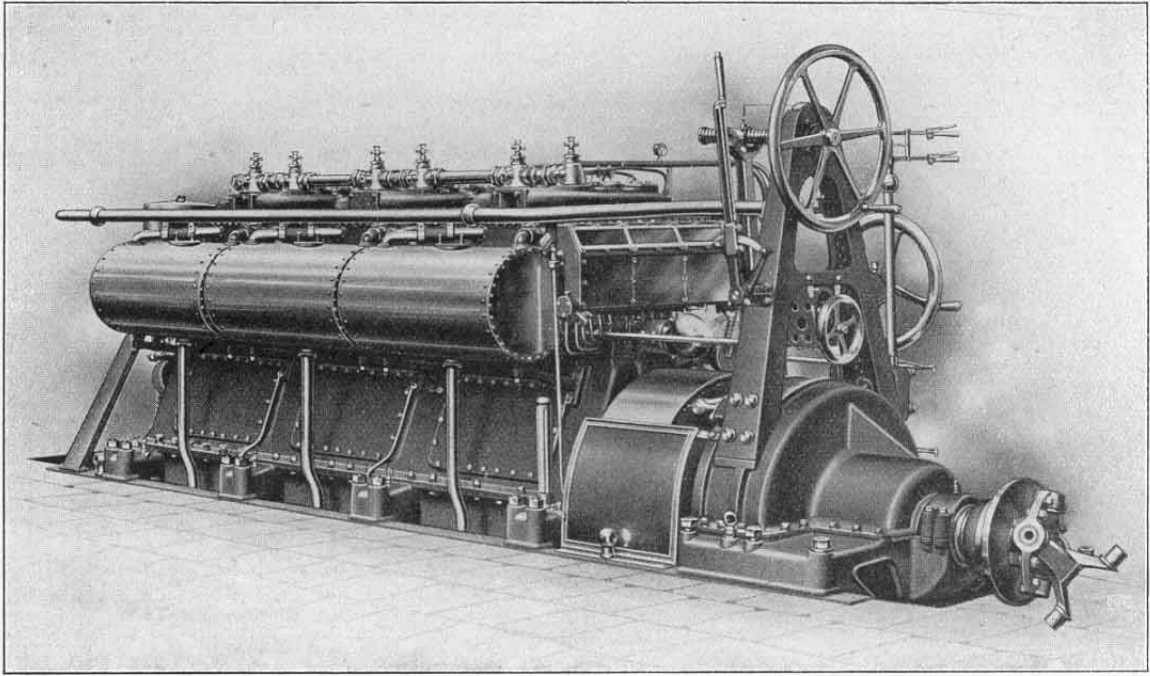
Die allmähliche, den jeweiligen Absatzverhältnissen angepasste Erhöhung der Fabrikationsmengen erleichterte es der NAG, ihre Verkaufsorganisation immer weiter auszubilden. Während sie sich im Anfang ihrer Tätigkeit auf den deutschen Markt beschränkt sah, der überdies zur damaligen Zeit mindestens



Flugmotor 55 PS



Luftschiffsmotor 100 PS

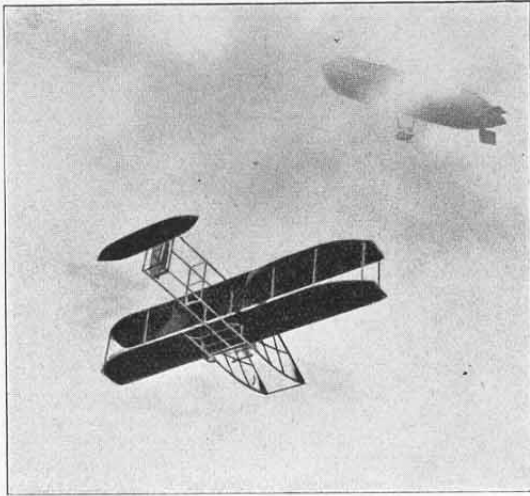


Sechszylinder-Marinemotor 100 PS

zu gleichen Teilen von der deutschen und ausländischen Produktion, besonders der französischen und italienischen, gesättigt wurde, richtete sie ihr Augenmerk in der Folge immer mehr auf die Entwicklung des Auslandsgeschäftes. Neben der Hauptverwaltung, die seit dem Jahre 1908 in Oberschöneweide ihren Sitz



NAG Motorboot



Wright-Flugzeug und Parseval-Luftschiff
mit N A G-Motoren

lungen ist, fast die gleichen Umsätze wie im Inlande durch den Export zu erzielen, die Wertschätzung gekennzeichnet, deren sich ihre Fabrikate auf dem Weltmarkte



Filiale Cöln a. Rh.

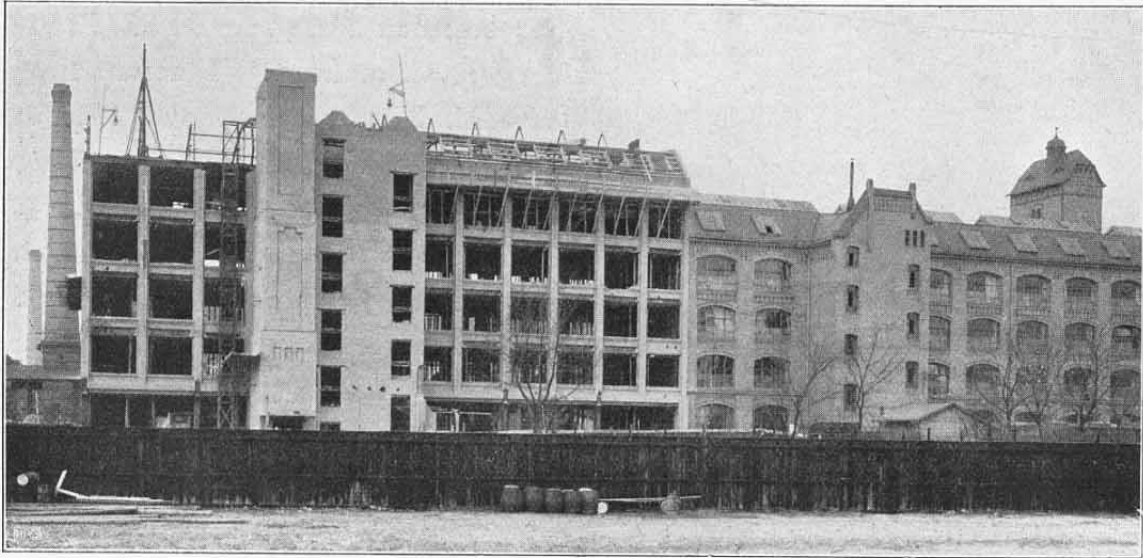
hat, bestehen zurzeit in Berlin, Bremen, Breslau, Cöln, Danzig, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Nürnberg und Posen eigene Verkaufsstellen, während in den meisten Hauptplätzen des In- und Auslandes Verkaufsvertretungen unterhalten werden, die es der NAG ermöglichen, auf fast allen dem Automobilismus erschlossenen Absatzgebieten in wirksamen Wettbewerb zu treten.

Besser als durch Worte wird durch die Tatsache, dass es der NAG ge-



Filiale Frankfurt a. M.

erfreuen. Dass die Preisgestaltung hierfür eine erhebliche Rolle spielt, braucht kaum gesagt zu werden; denn es ist erforderlich, gegen Länder zu konkurrieren, die häufig in bezug auf Fracht- und Zollverhältnisse wesentlich günstiger gestellt sind als die deutsche Industrie. Diese Erfolge verdankt die NAG in erster Reihe der Vereinheitlichung der Typen und der Einführung der Massenfabrikation. Ein Besuch der Werkstätten gibt am besten ein Bild darüber, in welcher Weise die langjährigen Erfahrungen im



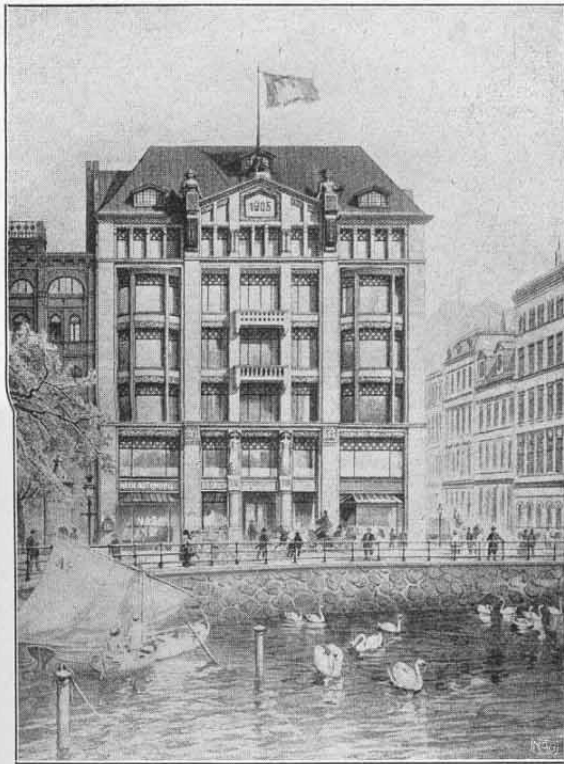
Neubau der NAG im Jahre 1911

Präzisionsmaschinenbau, vor allem die der AEG, für den Automobilbau nutzbringend Anwendung gefunden haben.

Drei Schiffe des grossen Hallenbaues werden von der Maschinenabteilung in Anspruch genommen, deren Spezialmaschinen in ununterbrochener vierundzwanzigstündiger Arbeit die einzelnen Teile der Fahrzeuge herstellen. Die Uebersicht über diese Räumlichkeiten wird durch den elektrischen Einzelantrieb jeder



Stadtbüro Berlin



Filiale Hamburg



Filiale Dresden

Maschine, durch den das wirre Durcheinander der Transmissionen vermieden wird, bedeutend erhöht, während andererseits hierdurch eine erhebliche Verminderung der Betriebsunfälle bewirkt wird. Mehr als 600 Maschinen sind damit beschäftigt, um alle die zahllosen Räder, Wellen, Gehäuse und Zylinder

zu bearbeiten, die zum Bau der Chassis erforderlich sind. An diese Werkstätten schließt sich eine Kontrollstation an, in der von fachkundiger Hand die einzelnen Arbeitsstücke aufs sorgfältigste geprüft werden, denn nirgends ist die Präzision der Arbeit ein wichtigeres Erfordernis als in der Automobilfabrikation, bei der zur Erzielung der gewünschten Geräuschlosigkeit und zur schnellsten Auswechslung defekter Organe ein unbedingtes Ineinanderpassen der Teile erforderlich ist. An Hand von Kalibern und Lehren und mittels der feinsten Präzisions-Messwerkzeuge werden hier die



Filiale Bremen

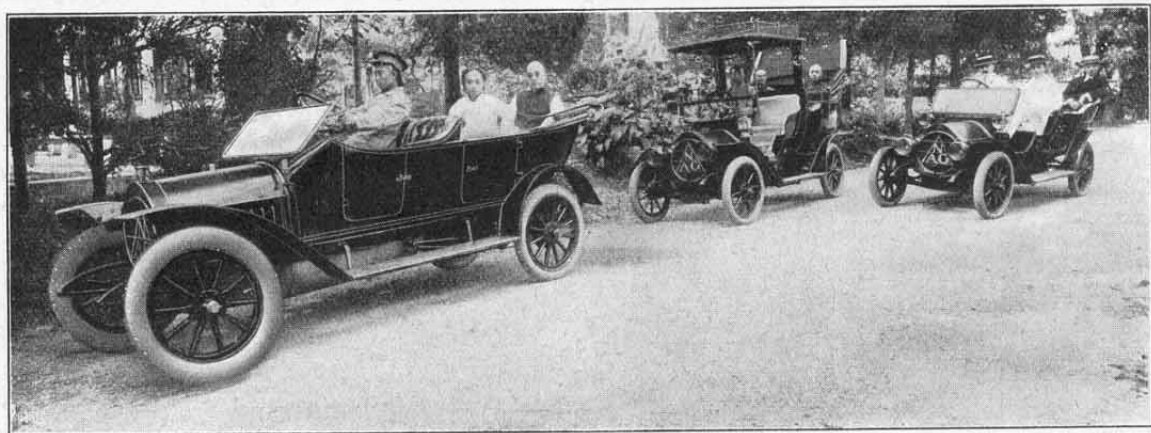


Filiale Hannover



Filiale Breslau

Werkstücke mit den Konstruktionszeichnungen verglichen bevor man sie zur Fortsetzung des Arbeitsprozesses an den in sich ein geschlossenes Ganzes bildenden Motoren-, Getriebe-, Achsen-, Lenkungsbau abgeliefert. Nach Fertigstellung dieser Aggregate werden die Getriebe und Motoren auf besonderen Einlaufstationen einer Prüfung unterzogen. Hierbei erfolgt gleichzeitig die Kontrolle der Motoren in Bezug auf ihre Leistung und Betriebssicherheit, ihren Benzin-, Oel- und Kühlwasserverbrauch. In den Haupt-Montagehallen wird alsdann der Zusammenbau der Chassis vorgenommen, worauf die Ueberweisung der nunmehr



N A G-Automobile im Reiche der Mitte

fahrfertigen Untergestelle an die Einfahr-
 abteilung erfolgt. Spezialmonteure nehmen
 durch ausgedehnte Versuche impraktischen
 Fahrbetriebe hier eine bis in jede Einzel-
 heit reichende Prüfung und Justierung
 aller maschinellen Teile vor.

Das dritte und vierte Stockwerk wird von
 dem Karosseriebau eingenommen. Auch
 bei diesem ist es der NAG gelungen, im
 Gegensatz zu der meist handwerksmässigen
 Herstellung der Wagenkästen einen auf
 Massenfabrikation hinzielenden Arbeitsprozess einzuführen. Die gleichzeitige



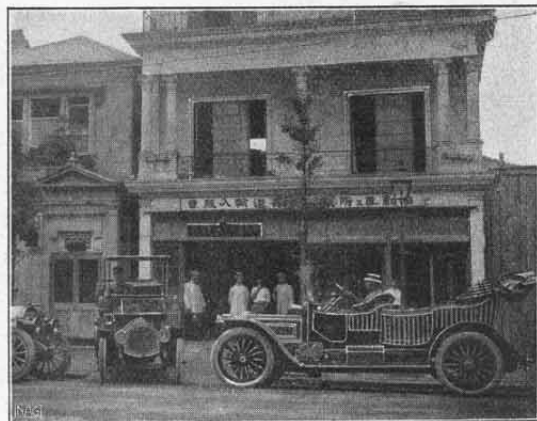
NAG-Automobil in Südafrika

Inarbeitnahme und Fertigstellung von
 grossen Mengen gleichartiger Karosserien
 ermöglicht es, selbst die Polsterung der
 Wagen maschinell vorzunehmen. Die
 Einheitlichkeit der Fabrikation ist sogar
 soweit durchgebildet, dass bei den kleineren
 und billigeren Typen, die zur Erreichung
 eines konkurrenzfähigen Preises ganz
 besonders der Massenfabrikation bedürfen,
 für die Lackierung und Polsterung nur die
 beschränkte Auswahl von drei Farben
 zugelassen wird. — Eine besondere
 Abteilung sorgt alsdann nach nochmaliger
 Prüfung der zur Ablieferung fertigen
 Fahrzeuge für den Versand, indem sie diese
 nach entsprechender Verpackung auf den
 bis ins Werk geführten Eisenbahnwagons
 verladet.

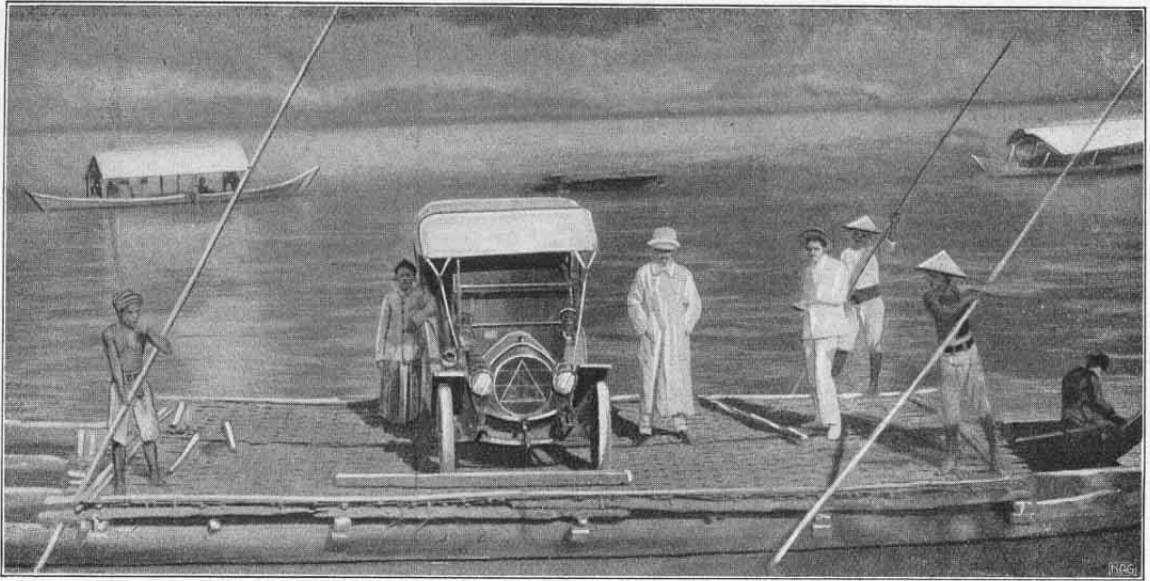
Besonderer Erwähnung sei noch
 des mechanischen Laboratoriums getan,
 jener Stätte, aus der die Konstrukteure
 die Grundlagen für die Materialbestimmung
 und Dimensionierung herleiten. In diesem
 mit den feinsten Apparaten ausgestatteten
 Prüfraum werden die für die Verarbeitung
 geeignet erscheinenden



NAG-Automobil in Lappland



NAG-Automobil in Japan



Flussübergang mit einem N A G-Automobil auf Java

Materialien Prüfungen unterzogen, die sich auf ihre mechanischen Eigenschaften, ihre Härte, Dehnung und Festigkeit erstrecken. Diese Feststellungen sind natürlich nicht nur als Vorstudium für die Konstruktion gedacht, sondern die gleiche Bedeutung gewinnen sie bei der Kontrolle der eingegangenen Rohmaterialien; wird hierdurch doch allein die Möglichkeit rechtzeitiger Entdeckung fehlerhafter Material-Lieferungen gegeben.

Die gesamten Werkstatträume sind zur Aufnahme der Rohmaterialien und der Ersatzteile unterkellert. Es ist seitens der N A G längst erkannt worden,



Ausbildungskursus für Offiziere und Automobil-Sachverständige

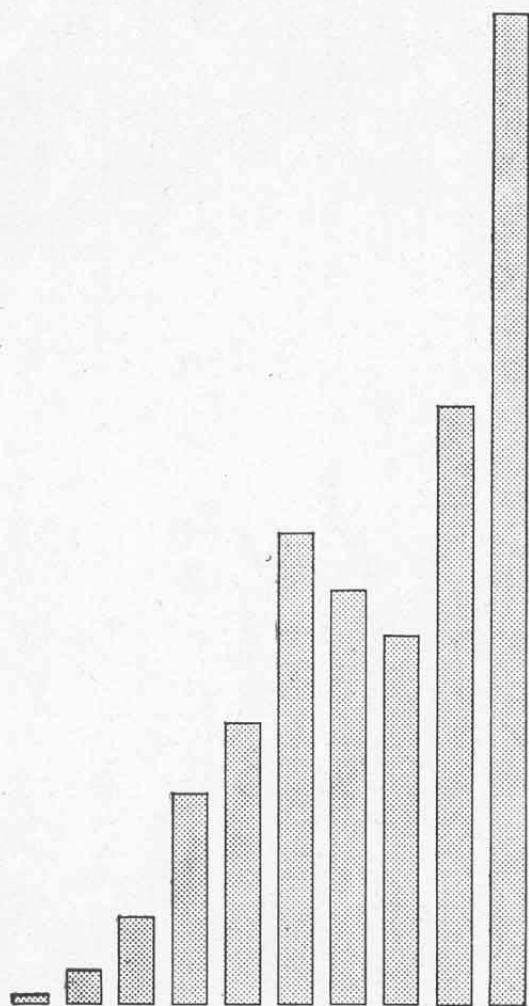
dass nicht die Erwerbung eines Kunden die alleinige Aufgabe darstellt, sondern die gleiche Bedeutung wird der Erhaltung der Kundschaft zugewandt, indem auf den prompten Ersatz defekter Teile ein ganz besonderes Gewicht gelegt wird. Nirgends mehr als in diesen ungeheuren Vorratsspeichern kommt es dem Besucher zum Bewusstsein, dass eine Automobilfabrik nur dann auf dauernde Erfolge rechnen kann, wenn sie in unbeschränkter Weise diejenigen Geldmittel zur Verfügung hat, die zur dauernden Unterhaltung eines so grossen Ersatzteillagers noch nach Jahrzehnten erforderlich sind.

Die Organisation, die hier eingeführt ist, hat sich ebenso wie die Verkaufsorganisation bestens bewährt. Die Erfahrungen, die auf allen Gebieten des Automobilismus dadurch gesammelt wurden, sind seitens der Zivil- und Militärbehörden häufig in Anspruch genommen worden, um diesen auf den verschiedensten Gebieten beratend zur Seite zu stehen. Ein grosser Teil der staatlich anerkannten Automobil-Sachverständigen erhielten in den Werkstätten der NAG ihre fachtechnische Ausbildung; vielfach wurden zu den hierfür veranstalteten Kursen Offiziere der technischen Truppen kommandiert, um in der Konstruktion und Behandlung der Fahrzeuge unterwiesen zu werden. Seit langem liess die NAG es sich angelegen sein, in ihrer Fahrschule einen guten fachkundigen Stamm von Chauffeuren auszubilden, die nicht allein die Fahrtechnik beherrschen, sondern auch befähigt sein müssen, die Wartung und Instandhaltung der Wagen zu besorgen.

Dass sich die NAG auch der sozialen Fürsorge für ihre Angestellten und Arbeiter in bester Weise annimmt, beweisen die zahlreichen Wohlfahrts-einrichtungen, die bei ihr bestehen, unter denen in erster Reihe die auch den Angestellten der NAG zur Verfügung stehenden Einrichtungen der AEG zu erwähnen sind.

Eine Pensions- und Unterstützungskasse gewährt Arbeitern und Beamten in Not- und Krankheitsfällen namhafte Unterstützungen, die Mathilde Rathenau-Stiftung sorgt für die weiblichen Angestellten und Kinder der Angestellten; die Erich Rathenau-Stiftung gewährt Stipendien zur Ausbildung in technischen Berufen; der Betriebskrankenkasse ihres Stammhauses ist die NAG ebenfalls angeschlossen; in Krankheitsfällen werden aus den Mitteln einer besonderen Wohlfahrtskasse fortlaufende Zuschüsse zu den Krankengeldern gewährt; ein Konsumverein ermöglicht die billige Beschaffung von Lebensmitteln; um die Angestellten zur geistigen Mitarbeit anzuregen, sind einer Prämierungs- und einer Sanitäts- und Sicherheits-Kommission besondere Mittel zur Verfügung gestellt;

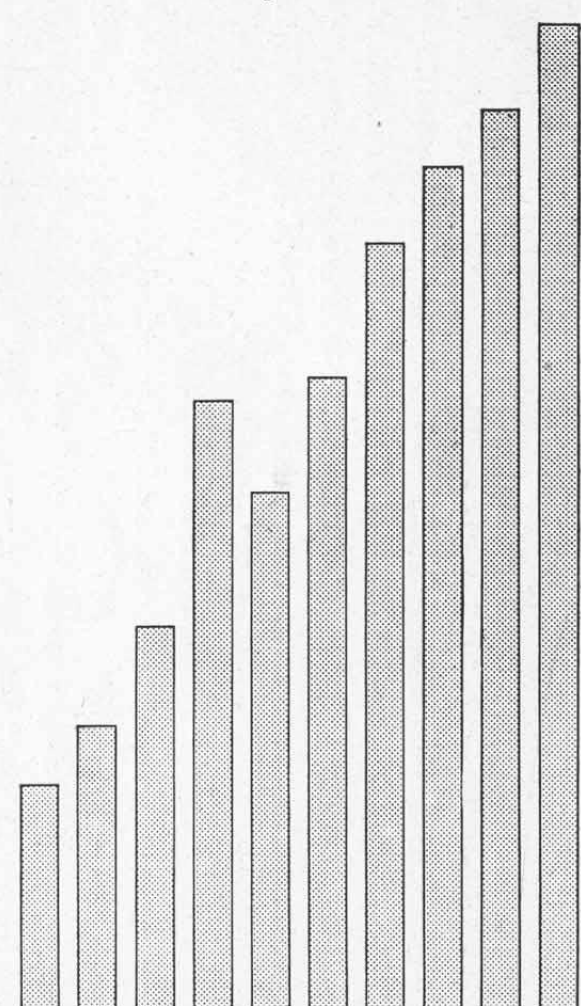
Verkaufs-Umsatz



Arbeiterzahl



Umsatz pro Arbeiter



1901/2 1902/3 1903/4 1904/5 1905/6 1906/7 1907/8 1908/9 1909/10 1910/11

1901/2 1902/3 1903/4 1904/5 1905/6 1906/7 1907/8 1908/9 1909/10 1910/11

1901/2 1902/3 1903/4 1904/5 1905/6 1906/7 1907/8 1908/9 1909/10 1910/11

eine sehr gut eingerichtete Kantine gewährt zu billigen Preisen angemessene Verpflegung. In ihrem Erdgeschoss sind grosse Dusche- und Baderäume eingerichtet. Schliesslich sei noch des Verbandzimmers und der Fabrikfeuerwehr Erwähnung getan, die ebenfalls aufs beste ausgerüstet sind.

Grosse finanzielle Opfer, die wohl keiner Automobilfabrik in den Anfangsjahren erspart geblieben sind, haben die Jahre des Studiums auch bei der N A G erfordert, bis es der Verwaltung gelang, eine fortlaufende Rentabilität zu erzielen.

Die nachfolgenden Diagramme geben hierüber am besten ein anschauliches Bild und zeigen auf Grund der durchschnittlichen Arbeiterzahl und der Jahresumsätze die fortlaufende Entwicklung des Unternehmens, die nur eine durch die allgemeine wirtschaftliche Depression der Jahre 1907 und 1908 hervorgerufene Unterbrechung aufweist. Die dritte Tafel gibt eine ausserordentlich interessante Gegenüberstellung der alljährlich auf den einzelnen Arbeiter entfallenden Umsatzsummen, die sich im Laufe der Jahre mehr als verdreifacht haben. Die andauernden Bestrebungen zur Weiterentwicklung der Fabrikation haben diesen für die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens ausserordentlich wichtigen Fortschritt hervorgerufen.

Mit den geschäftlichen Erfolgen ging die Anerkennung seitens der Behörden und des Publikums Hand in Hand. Zahlreiche Auszeichnungen hat die N A G bei allen Gelegenheiten, bei denen sie in Wettbewerb trat, errungen. Die höchste Auszeichnung wurde ihr durch Verleihung der Goldenen Preussischen Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen laut Erlass vom 30. Mai 1911 zuteil.

Wenn die N A G heute mit in der ersten Reihe nicht nur der deutschen, sondern auch der gesamten ausländischen Automobilindustrie steht, so verdankt sie dies den bereits früher erwähnten Bestrebungen, nur das Beste zu liefern und es durch zweckmässige Einrichtung der Fabrikation zu angemessenen Preisen auf den Markt zu bringen. Indem sich hierdurch der Umsatz erhöht, bietet sich wiederum Gelegenheit, dem Massenumsatz entsprechend neue zweckmässige Fabrikationseinrichtungen zu schaffen, welche das Automobil weiterhin verbessern und verbilligen.

In diesem Kreislauf liegt das Geheimnis des Erfolges.



Automaten- und Revolver-Dreherei



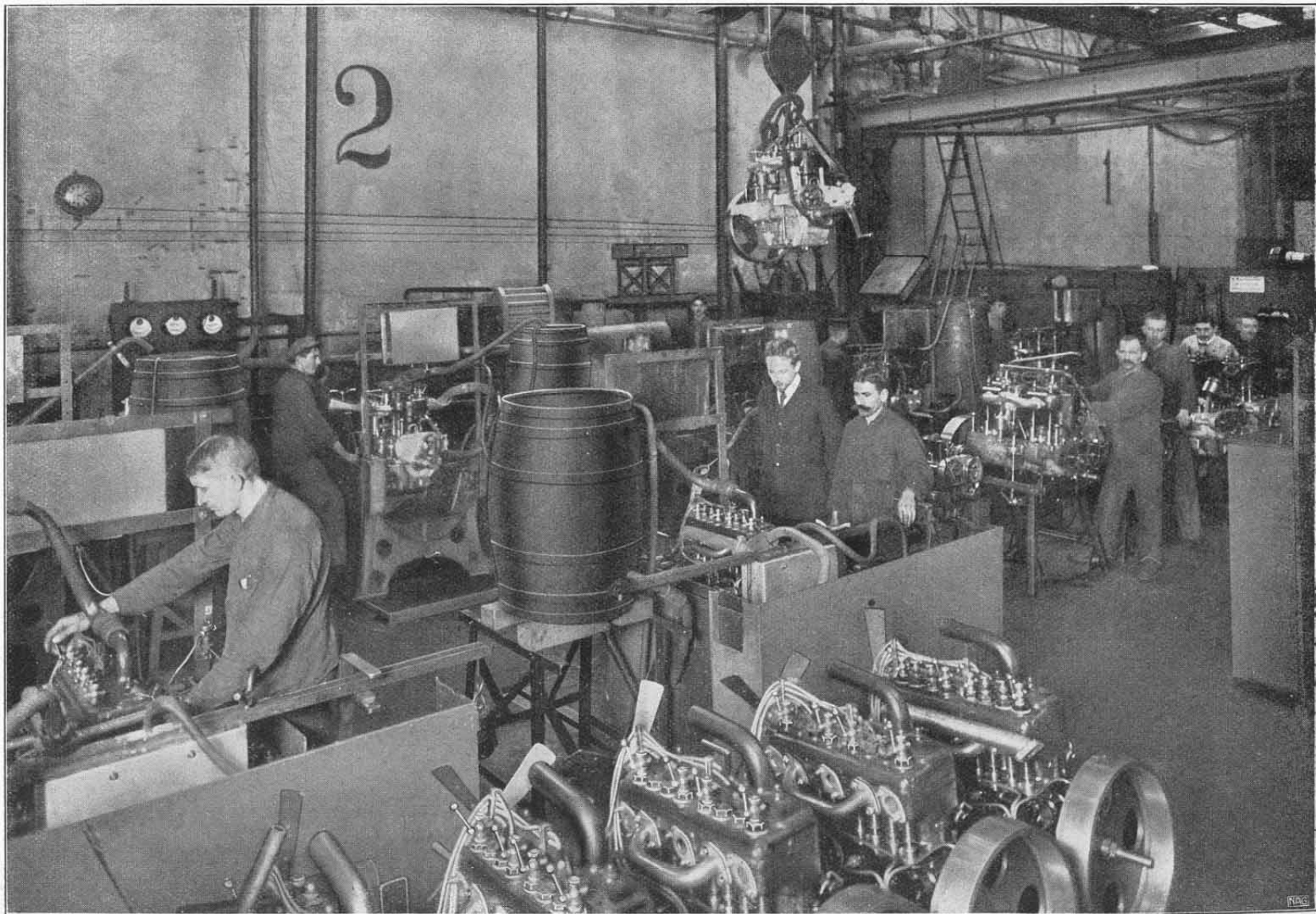
Dreherei und Zahnräder-Fabrikation



Teilfabrikation und Bau kleiner Wagen



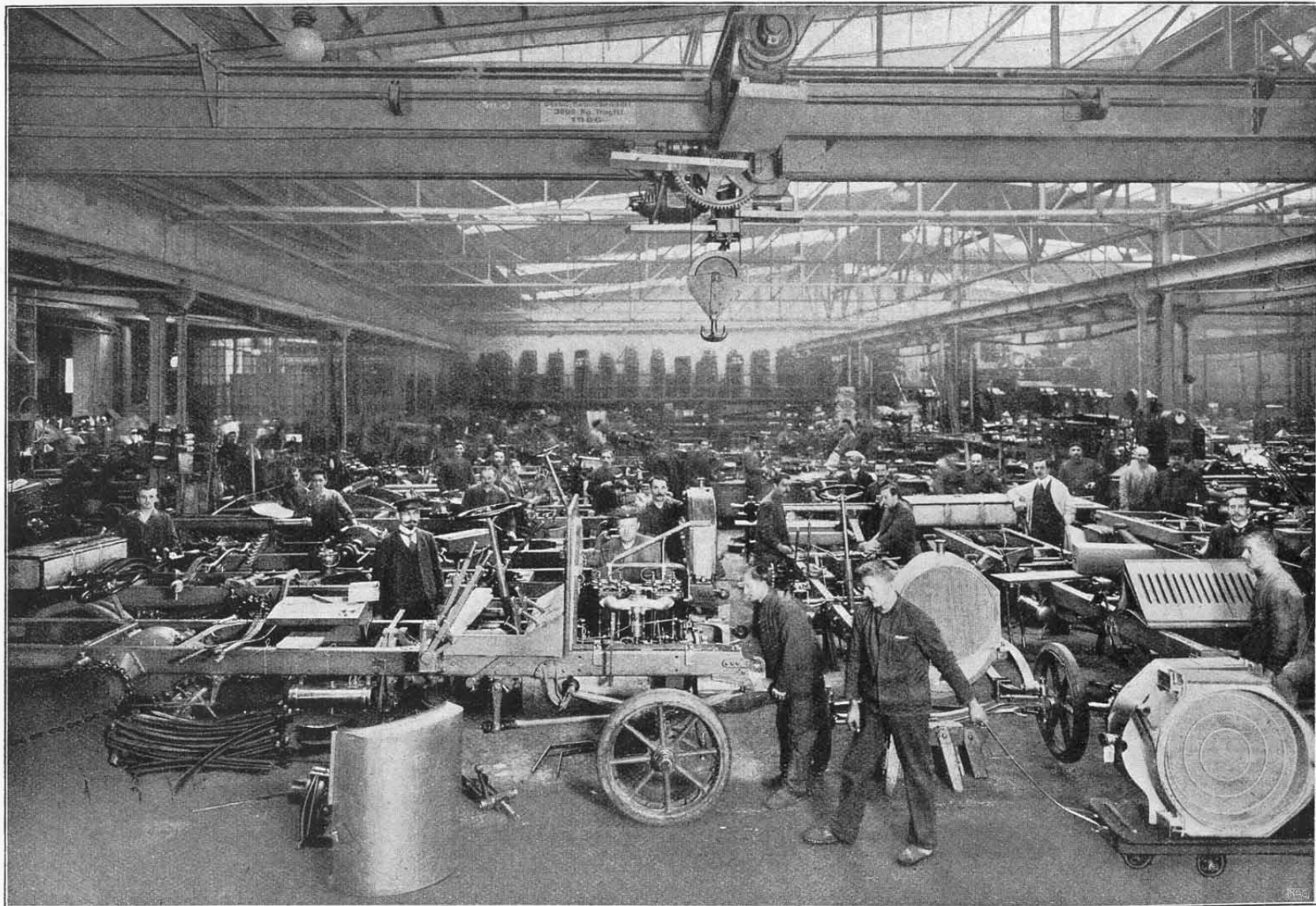
Motoren- und Getriebebau



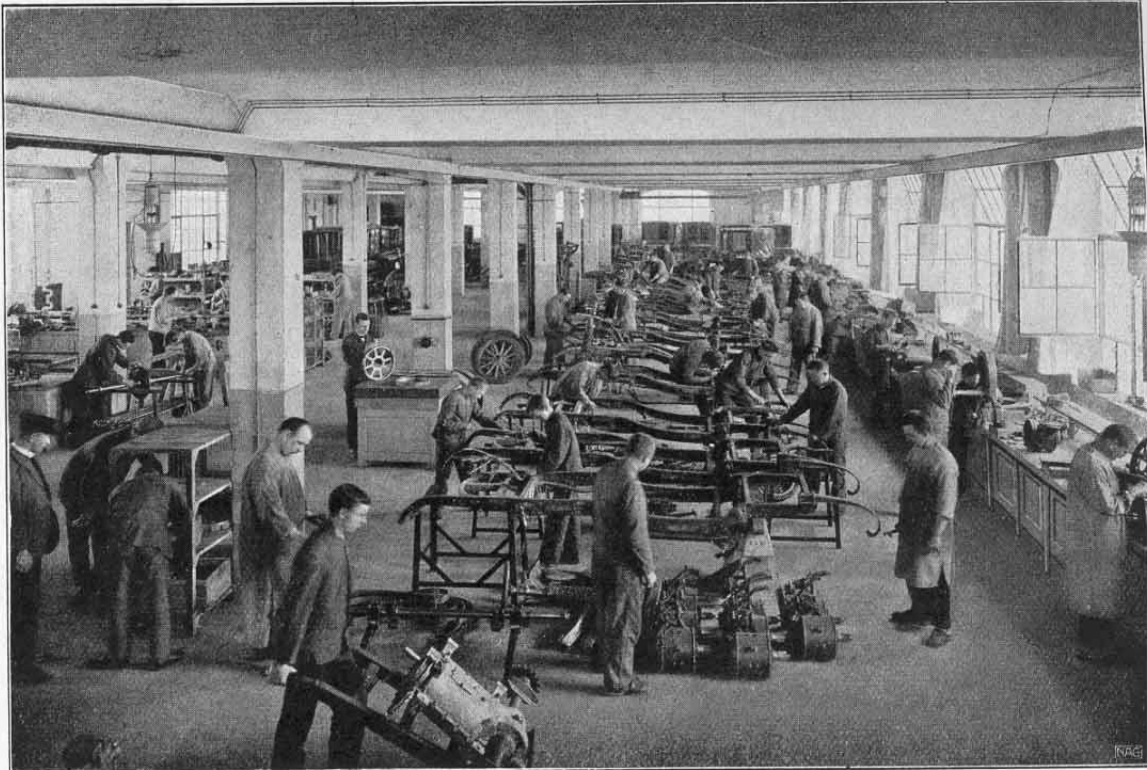
Proberstation



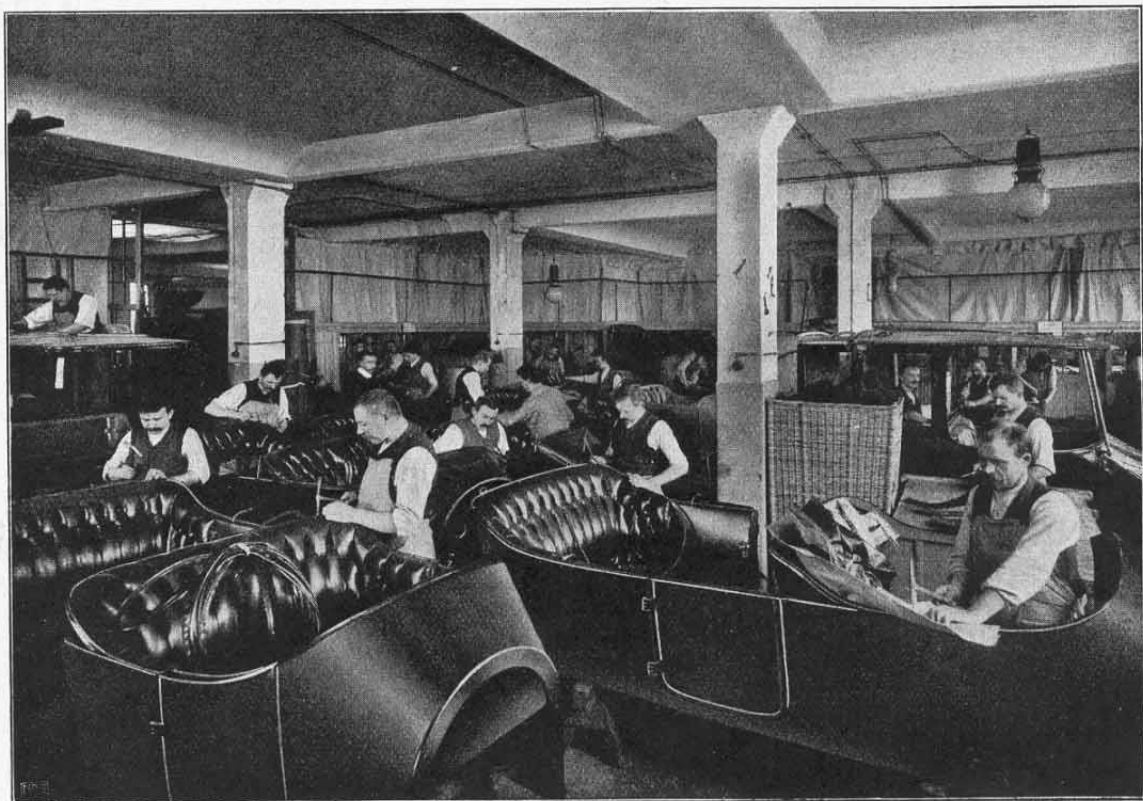
Chassis-Montage für Luxuswagen



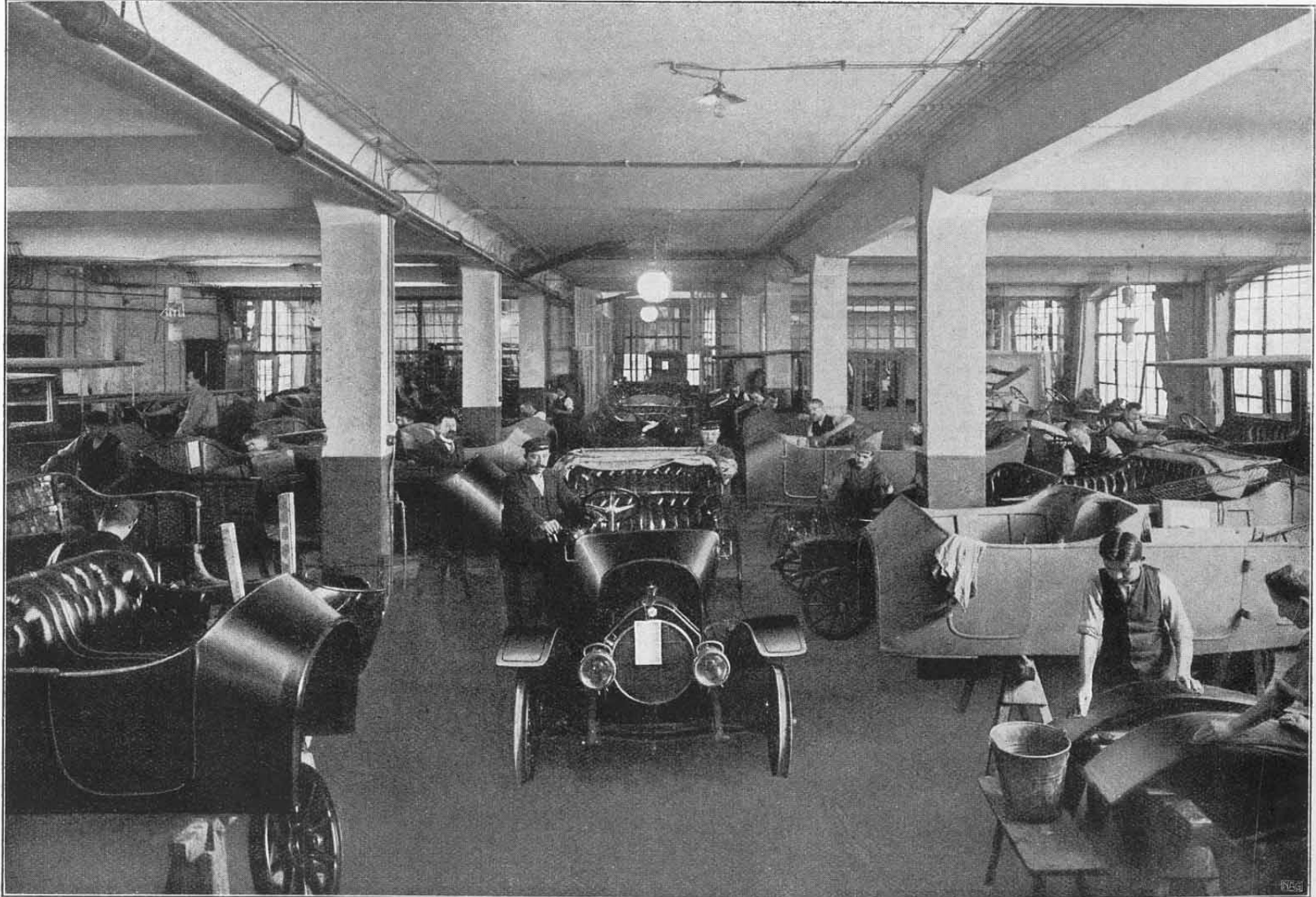
Chassis-Montage für Lastwagen



Chassis-Montage für Elektromobile



Sattlerei und Polsterei



Lackiererei



Fabrikhof



Fabrikschluss

