

# Der Herr Mercedes

**Stuttgart (BW).** Das Telegramm an Daimler enthielt eine Art Befehl: „Ich will nicht das heutige, auch nicht das morgige, ich will das Auto von übermorgen!“, schrieb Emil Jellinek Ende März 1900. Der 47-jährige erfolgreiche Autohändler und Motorsportfan erlebte damals ein Desaster. Was war passiert? An jenem Märzwochenende vor 125 Jahren mauserte sich das Wetter langsam an der Cote d'Azur. Mal war es bedeckt, mal schien die Sonne bei 15 bis 16 Grad. Und es war trocken. In der Jahreszeit kam es an der französischen Mittelmeerküste alljährlich zum traditionellen Stelldichein der Superreichen und des vermögenden Adels: Die weltweit wichtigste Motorsportveranstaltung stand an, die Rennwoche in Nizza vom 26. bis 30. März 1900.

Für zwei Rennen hatte Jellinek, der sowohl in Baden bei Wien als auch in Nizza wohnte, je einen 24 PS-Daimler „Phönix“ unter dem Teamnamen „Mercedes“ gemeldet. Beide Wettbewerbe sollten für Jellinek fürchterlich enden.

Beim ersten Rennen am 26. März von Nizza nach Draguignan und zurück überschlug sich Jellineks Wagen I mit Hermann Braun am Steuer. Der Unfall verlief trotz Totalschaden noch glimpflich. Braun kam beinahe unversehrt davon. Katastrophal hingegen endete das letzte Rennen Nizza – La Turbie am 30. März. Wagen II mit Fahrer Wilhelm Bauer knallte bereits zu Anfang in einer Kurve gegen eine Felswand. Er war vermutlich nicht nur zu schnell, sondern er musste obendrein auch einigen Zuschauern ausweichen, die auf die Strecke gelaufen waren. Bei dem Manöver begann das hochbeinige Auto zu wanken und wurde schließlich unkontrollierbar. Bauer verletzte sich beim Aufprall schwer und starb einen Tag später. Beifahrer Hermann Braun kam mit leichten Blessuren davon.

Der erschütterte Jellinek vermutete, dass die Unfallursache weniger beim Fahrer als vielmehr in Konstruktionsmängeln der Autos zu suchen war. Seiner Ansicht nach waren die Wagen zu hochbeinig, was ihre Kippneigung in Kurven förderte und die sich bei Bauers Ausweichmanöver fatal ausgewirkt haben könnte. Um derartiges in Zukunft ausschließen zu können, telegrafierte er nach der Katastrophe an Daimler und forderte das „Auto von übermorgen“. Während Daimler in Anbetracht der offenkundigen Gefahren am Sinn einer weiteren Rennteilnahme zweifelte, war Jellinek von publicityträchtigen Erfolgen im Motorsport als Zugpferd für den Automobil-



Wilhelm Maybach, Technik-Chef bei Daimler, der sich mit



Unfall am 30. März 1900 beim Rennen Nizza – La Turbie: Wilhelm Bauer verunglückt tödlich.

verkauf überzeugt. Denn die beiden Unfälle drohten, ihm das lukrative Geschäft mit Automobilen zu verhaseln, was er zu verhindern suchte.

Jellineks Sohn Guy beschreibt in seinem 1962 erschienenen Buch „Mein Vater, der Herr Mercedes“ dessen Stimmungslage auf Seite 103 so: „Mein Vater hatte einen seiner heftigsten Wutanfälle.“ Nach der Darstellung ließ Jellinek später per Brief Dampf ab und richtete herbe Vorwürfe an Daimler-Chefingenieur Wilhelm Maybach. Daraufhin entwickelte sich ein Briefwechsel voller Vorwürfe, den Jellinek Junior dokumentierte.

#### Auszüge:

*Jellinek: „Wegen Eurer hochbeinigen Ungeheuer musste der Beste dran glauben.“ Maybach: „Sie wollten einen Rennwagen, und Sie sehen ja, was geschehen ist!“ Jellinek: „Geschehen ist, was mit einem schlecht entworfenen Rennwagen geschehen musste!“*

*Maybach: „Warum haben Sie ihn dann gemeldet?“*

*Jellinek: „Weil man trachten musste, den Sieg zu eringen. .... Seht euch doch die Franzosen an! Ihr erfindet, Ihr verbessert, Ihr seid ihnen überlegen, und sie gewinnen!“*

*Maybach: „Die Qualität wird sich auch ohne Rennen durchsetzen!“*

*Jellinek: „Weit gefehlt! Weltberühmt machen Siege. Man kauft die siegreiche Marke ... Wenn ihr auspringt, wird man auf eure Unfähigkeit schließen. Es wäre kommerzieller Selbstmord, dem Rennen fernzubleiben.“*

*Maybach: „Am Phönix-Wagen Bauers war nichts auszusetzen. Wer würde die Verantwortung für andere tödliche Unfälle übernehmen?“*

*Jellinek: „Die übernehme ich! Nur mache ich gleich darauf aufmerksam, dass nicht nur eine neue Motorform hergestellt werden soll. Ich brauche einen mindestens fünfunddreißigpferdigen, mit keinem anderen vergleichbaren Wagen, ein tiefes, langes, breites Gestell (das Fahrwerk, d. Autor). Euer Phönix-Wagen ist eine Puppe, ich will aber einen Schmetterling. Macht mir ein Automobil genau nach meinen Angaben, und ich nehme eine ganze Serie ab. Und Bauer wird nicht umsonst gestorben sein.“*

Überdies stellte Jellinek selbstbewusst eine besondere Bedingung für das sich anbahnende Geschäft: Die Daimler-Autos müssen den Zusatz „Mercedes“ im Namen tragen. So heißt seine elfjährige Tochter. Der Name kommt aus dem Spanischen und bedeutet „Gnade“.

Wilhelm Maybach ging nach reiflicher Überlegung und Beratung mit der Daimler-Führungsriege auf die Forderung ein. Auch weil er wusste, dass Jellinek ein



Die junge Mercedes Jellinek, damals 11 Jahre alt.



Jellinek im vollen Ornat als Generalkonsul für die Donaumonarchie.

enorm wichtiger und einflussreicher Handelspartner für Daimler in Südfrankreich war, der schon viele Autos der schwäbischen Marke an die Wohlhabenden dort verkauft hat. Das sollte so bleiben.

Dass Jellinek eines Tages so einflussreich werden würde, zeichnete sich in seinen jungen Jahren nicht ab. Im Gegenteil. Der Sohn eines aus Mähren/Un-garn stammenden Gelehrten, geboren am 6. April 1853 in Leipzig, schien auf dem besten Weg zum Taugenichts zu sein. In der Familie galt er als schwarzes Schaf, konnte er doch keine nennenswerte Ausbildung vorweisen.

Während seine beiden Brüder Professorentitel erlangten, brach er die Schule ab, versuchte sich in einer Lehre, scheiterte jedoch auch dabei. Dafür besaß der junge Emil ein untrügliches Gespür für Geschäfte aller Art, worauf seine erstaunliche Karriere gründete – eine, die ihm in der Familie keiner zugetraut hatte. Mit Vaters Geld und dessen Verbindungen tingelte er zunächst durch Europa und reiste runter nach Nordafrika. Dort machte er früh sein wirtschaftliches Glück. Vor allem durch Tabakhandel. Später auch als Versicherungsagent und Börsenspekulant. Obendrein schlug sein Herz auch für die neumodischen Automobile und den aufkeimenden Motorsport damit.

Nach seiner Rückkehr arbeitete er in Baden bei Wien als Makler einer französischen Versicherungsgesellschaft, heiratete zweimal und zeugte sieben Kinder. Dank zahlreicher Geschäftsabschlüsse und üppiger Provisionen in der Versicherungsbranche quoll seine Kasse bald über und er bezog eine prächtige Villa in Nizza, in der er überwinterte.

Schnell stieg ihm sein Reichtum zu Kopf und er wandelte sich zum Lebemann, der gern zeigte, was er hatte. Neben diversen Finanzgeschäften betätigte er sich in Nizza auch als Autohändler, der seine Kundenschaft vor allem in der dortigen feinen und reichen Gesellschaft fand. Wer in den Kreisen etwas auf sich hielt, ließ Rennwagen bei Motorsport-Veranstaltungen antreten.

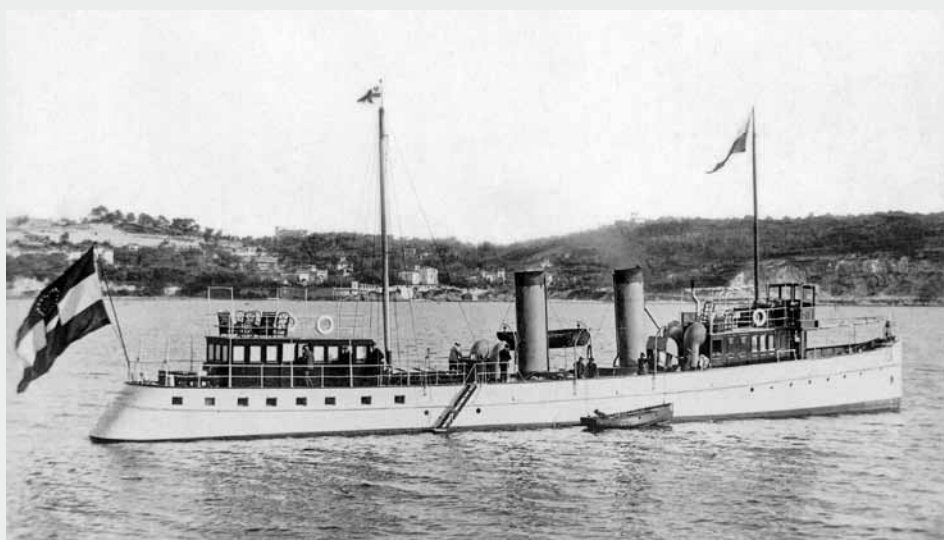
Dass diese Passion ideal war, um den Wohlhabenden Autos verkaufen zu können, erkannte Emil Jellinek rasch. Am besten jene Modelle der Marke, die Rennen gewonnen hatten. Und um in den betuchten Kreisen als einer von ihnen zu gelten, gründete der begnadete Geschäftemacher seinerseits ein Rennteam.



Emil Jellinek mit einem Fahrrad

Damals wurde in der Szene kolportiert, Jellinek hätte sein Rennteam nicht erst im März 1900 „Mercedes“ getauft, sondern der clevere Macher habe den Namen bereits 1899 bei der gleichen Veranstaltung in Nizza verwendet. Und zwar für das auf 120 Kilometer verkürzte Rennen nach Castellane.

Jellineks Sohn Guy zufolge ist das Unsinn. In seinem



Jellineks Yacht „Mercedes II“.

Buch schreibt er, dass „dies nicht stimmt“. Als Beleg zitiert er aus dem Heft ‚Fünzig Jahre Automobilsport, 1896-1946‘ des Automobil-Clubs von Nizza, worin das Ergebnis des Rennens von 1899 abgedruckt worden ist.

Dort stand: „21. März,...Zweisitzige Wagen...1. Jellinek, Daimler, 2 Stunden und 27 Minuten, Durchschnitt 34,56 km/h.“ Zudem bezieht er sich in der Sache auch auf seinen Vetter Otto Zels, der verneinte, „dass mein Vater jemals unter dem Namen Mercedes an einem Rennen teilgenommen oder Wagen angemeldet habe“.

Was immer die Wahrheit sein mag, Fakt ist, dass Daimler-Chefingenieur Wilhelm Maybach auf Jellineks Forderungen eingegangen ist. Der revanchierte sich für dieses Entgegenkommen Mitte April 1900 und bestellte 36 Autos im Wert von 550.000 Mark (heute etwa 4,5 Millionen Euro).

Im Juni darauf kam ein weiterer dicker Auftrag in Stuttgart an: Jellinek orderte erneut 36 Autos, diesmal allerdings mit schwächeren Motoren. Bedingung war wie bei der ersten Vereinbarung: Alle Autos mussten den Namen seiner Tochter tragen. Die Führung des Autobauers akzeptierte.

Die Vereinbarung war für Jellinek auch deswegen Gold wert, weil sie ihm Vertriebsrechte in wichtigen Märkten zusicherte. Von April 1900 an war er somit Generalvertreter für Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und die USA. Der Vertrag sollte ihn noch reicher machen.

Der erste Mercedes wurde zwar nicht, wie gefordert, am 15. Oktober 1900 geliefert, weil er noch Tests zu bestehen hatte. Noch halbwegs im Zeitrahmen ging das Fahrzeug schließlich am 22. Dezember 1900 per Bahn auf die Reise nach Nizza, wo es Anfang Januar am Frachtbahnhof ankam. Dort wurde es von Jellinek persönlich abgeholt.

Jellinek, der bereits ab 1898 mit Daimler-Wagen handelte, hatte für die anstehende Lieferung der verbleibenden 35 Autos bereits Kunden angesprochen. Da er in Südfrankreich sowohl beim steinreichen Adel als auch beim bürgerlichen Geldadel verkehrte, der dort in herrschaftlichen Anwesen die Sommermonate verbrachte, standen auf seiner Käuferliste klangvolle Namen: Milliardäre wie die Rothschilds, die Rockefeller oder die Astors zum Beispiel.

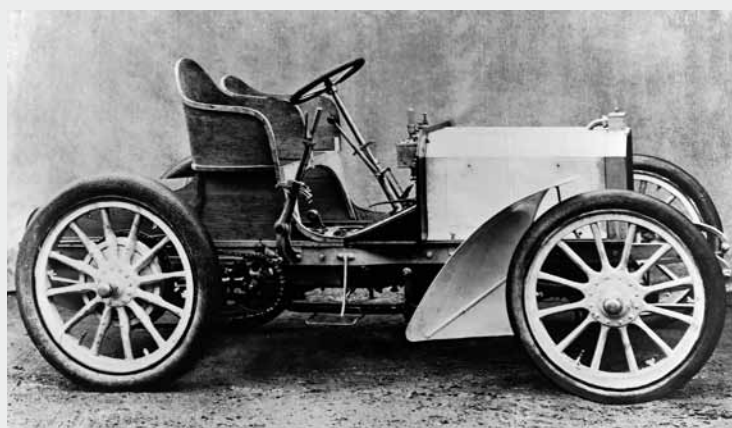
Die Fachpresse war beglückt vom neuen Mercedes. So schrieb die ‚L'Automobil-Revue du Littoral‘, das Blatt des Autoclubs von Nizza, am 4. Januar 1901: „Hier haben wir nicht mehr den 2000 Kilo schweren Daimler, mit einem so hoch liegenden Schwerpunkt,

dass die Stabilität in den Kurven bei höheren Geschwindigkeiten gefährdet war; der Wagen ist tief, gestreckt ... und bestens erdacht. ... Der Mercedes-Wagen ist sehr, sehr interessant.

Dieses bemerkenswerte Fahrzeug wird bei den Rennen im Jahre 1901 ein gefürchteter Konkurrent sein.“ So kam es. Wilhelm Werner gewann das Rennen Nizza-Salon-Nizza am 29. März 1901 auf Mercedes – der erste Sieg der neuen Automarke. Daraufhin schrieb die Zeitung „La Presse“ am 30. März 1901: „Ganz klar haben die französischen Konstrukteure dem derzeit nichts entgegenzusetzen.“

Und Paul Meyan, Generalsekretär des Automobilclubs von Frankreich, wagte nach dem Sieg sogar diese Prognose: „Wir sind in die Ära Mercedes eingetreten.“ Bis dahin galten die Deutschen Carl Benz und Gottlieb Daimler zwar als die Erfinder des Automobils, die Franzosen jedoch als die besseren Autobauer.

Das änderte sich nach den Rennen. Vor allem dank der Motorsporterfolge boomte der Verkauf. In den



Der erste Mercedes-Rennwagen, wie er am 30.3.1901 in Nizza eingesetzt wurde. Die hinteren Sitze fielen aus Gewichtsgründen weg.  
Photo: Mercedes-Benz via Autoren

höchsten Kreisen der Gesellschaft gehörte es fortan zum guten Ton, einen Mercedes zu fahren, sich darin chauffieren zu lassen oder auch nur sich mit ihm zu zeigen.

Das Daimler-Werk kam mit der Fertigung kaum nach. Der Verkauf stieg rasant, in den Auftragsbüchern gab es oftmals keinen Platz mehr, so dass die Produktion phasenweise ausverkauft war. Emil Jellineks Vorhersage, dass Erfolge im Motorsport sich segensreich auf den Verkauf auswirken, erwies sich als richtig.

Von der verbesserten Baureihe, dem Mercedes-Simplex, wurden 1903 bereits 232, im Jahr darauf 698 gefertigt. Und Jellinek allein erzielte 1904 mit 24 Bestellungen aus Belgien, 12 aus Holland und 150 aus

England einen atemberaubenden Verkaufsrekord. So ging es weiter: 1905 liefen 863 Autos aus der Produktionshalle.

Die erfreuliche Lage der Firma brachte Wilhelm Maybach dazu, nachträglich den von Jellinek geforderten technisch radikal neuen Weg nun auch als richtig anzuerkennen. Trotz seiner Vorbehalte wegen Jellineks oftmals unverschämten Tons schrieb Maybach dem Querulanten: „Ich und Sie sind die Erfinder des Mercedes-Wagens.“ Zudem war Jellinek in den Aufsichtsrat der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) berufen worden, was ihn noch wichtiger machte.

Nicht nur Daimler ging es blendend, auch bei dem ohnehin stinkreichen Kaufmann Jellinek klingelte die Kasse in der Zeit unentwegt. Aus dem Millionär wurde ein Multimillionär. Das Geld erlaubte ihm, seinen ausschweifenden Lebensstil noch um einige Zacken zu erhöhen.

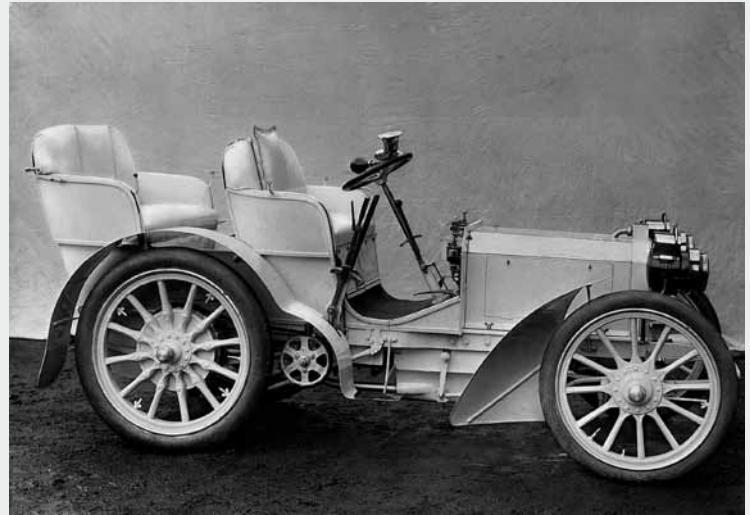
So baute er seine „Villa Mercedes“ in Baden bei Wien, wo er sich meist im Sommer aufhielt, im Laufe der Jahre zu einem Palast mit fast 50 Zimmern und Sälen aus. Auch die zweite „Villa Mercedes“ in Nizza, seine Winterresidenz, war ein Protzbau – natürlich an der weltbekannten Promenade des Anglais gelegen, Hausnummer 54, mit Blick aufs Mittelmeer.

Doch der Emporkömmling wollte mehr, um in der besten Gesellschaft mithalten zu können: Jellinek legte sich eine Yacht zu, die im Hafen von Nizza ankerete. Zwecks Kontaktpflege und Geschäftsanbahnung schipperte er auf der „Mercedes“ mit den eingeladenen anderen Superreichen regelmäßig zu abendlichen Dinner-Ausflügen aufs Mittelmeer hinaus.

Überdies hatte seine grenzenlose Gier nach Geltung den Wunsch nach Titeln mächtig angeheizt. So war seine Paradeuniform als Konsul über und über mit unterschiedlichen Orden behängt, nachdem ihn die Republik Mexiko 1907 zum Konsul in Nizza ernannt hatte und er ab 1908 zum Ehrengeneralkonsul Österreich-Ungarns mit Sitz in Monaco ernannt worden war.

Doch die üppige Titelsammlung reichte ihm nicht. Als Gipfel seiner maßlosen Eitelkeit beantragte er 1903 in Österreich, seinem Familiennamen den Zusatz „Mercedes“ anhängen zu dürfen. Kaum zu glauben: Die zuständige Behörde entsprach dem Wunsch. Die Genehmigung dürfte er als eine Art Adelsbrief empfunden haben. Hießen er und seine Familienmitglieder doch fortan „Jellinek-Mercedes“. Den Vorgang kommentierte er genüsslich so: „Wohl zum ersten Mal trägt der Vater den Namen seiner Tochter.“

Auch wenn die Erfolge den Eindruck erweckten, dass



Der erste Serien-Mercedes, der am 22. Dezember 1900 an Jellinek ausgeliefert wurde

die Beziehung zwischen Jellinek und der Daimler-Motor-Gesellschaft (DMG) von Friede-Freude-Eierkuchen geprägt gewesen wäre – dieser Eindruck täuscht. Jellinek piesackte die Firmenzentrale unentwegt mit Verbesserungsvorschlägen und Reklamationen wie – das Unternehmen solle sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern die Wagen besser machen. Sein Ton wurde immer unverschämter. Die Daimler-Vorstände waren von seinen Attacken inzwischen derart gekränkt, dass sie sogar überlegten, auf den Namenszusatz „Mercedes“ zu verzichten. Letztlich einigten sich die Kontrahenten darauf, dass der inzwischen weithin bekannte Name ohne Daimler beibehalten und in aller Welt verwendet wird. Am 23. Juni 1902 wurde die Wortmarke international geschützt. Aufsichtsratsprotokolle der Jahre 1902 und 1903 belegen, dass sich das Daimler-Direktorium mit der engen Bindung an Jellinek zunehmend unwohl fühlte. Vor allem weil dieser die Preisgestaltung für die Autos nach Gutdünken vornahm und dabei kein Risiko trug.

Am 25. August 1904 setzte der Exzentriker das Daimler-Direktorium erneut unter Druck. Er schrieb: „Ich übernehme ... keinen einzigen Wagen mehr, dessen Zahngetriebe nicht ... geräuschlos ist. Es ist ... festgestellt, dass Zahngetriebe der DMG derzeit die lärmendsten unter allen Fabrikaten sind.“

Nun war das Maß voll. In der Daimler-Aufsichtsratsitzung vom 7. September 1904 wurde beschlossen, eine Verkaufsgesellschaft in Frankreich zu gründen. Offiziell weil dort die Mehrzahl der Käufer wohnte. Das wahre Ziel war jedoch: Mit der Firmengründung, an der Jellinek Minderheitsteilhaber war, wollte ihn Daimler entmachten. Denn gegen Mehrheitsbeschlüsse hatte er keine Chance. Jellinek signalisierte daraufhin Desinteresse an den Autos, forcierte stattdessen seine konsularische Karriere und trieb Immobilienprojekte voran. So kaufte er in Nizza das „Hotel

Scribe“, in Paris die Hotels „Astoria“ und „Mercedes“ in bester Lage. Gleichzeitig gefiel er sich weiter als Nörgler. Beispielsweise hielt er der DMG vor, sie würde die falschen Wagen bauen, die Absatzschwierigkeiten hätten und zu spät geliefert würden.

Das Resultat der Motzerei: Der Vorstand schickte ihm am 15. September 1906 per Brief eine klare Botschaft: „...haben sich auf dem Wege der brieflichen Verständigung verschiedentlich Missverständnisse herausgestellt und Schärpen in der Korrespondenz gezeitigt, die mit unseren ... Interessen nicht in Einklang zu bringen sind“.

Die Trennung wurde schließlich mit dem Beschluss vom 30. September 1907 eingeleitet, die französische Tochter zu schließen. Damit war sein Einfluss futsch. 1908 erfolgte die Scheidung per Vergleich. 1915 übersiedelte er nach Genf. Dort wollte es der Gedeimütigte ruhig angehen lassen.

Doch eine Diffamierungskampagne verleidete ihm dies: Er wurde anonym der Spionage zugunsten unbekannter Mächte verdächtigt. Die Affäre verlief im Sande. Anders eine Klage wegen geplatzter Wechsel. Unter anderem deshalb geriet er in finanzielle Schwierigkeiten. Das Handelsgericht Nizza beschlagnahmte sein Vermögen und entschied, dass Jellinek der Bank Compagnie Algerienne 1,158 Millionen Franc zahlen musste. Später wurde die Beschlagnahmung rückgängig gemacht.

Am 2. Januar 1918 starb der Wegbereiter des Mercedes-Erfolgs mit 64 Jahren in Genf an einem Schlaganfall.

Harald Kaisers Buch zum Thema heißt „Mercedes“, erschienen bei GoogleBooks (9,90 Euro).  
[https://books.google.de/books/about?id=OSqBEQAAQBAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.de/books/about?id=OSqBEQAAQBAJ&redir_esc=y)

Text: Harald Kaisers Fotos: Mercedes-Benz via Autoren-Union Mobilität



Mercedes-Schriftzug auf dem Kühler des ersten Mercedes.