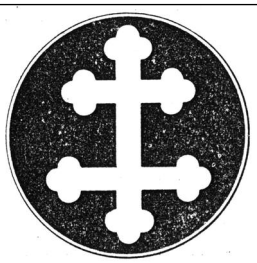


De Dietrich 1905 – 12-02 90665

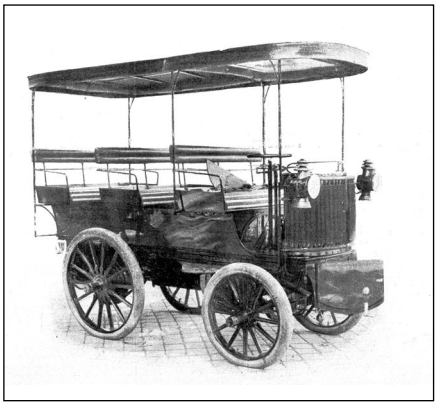
De Dietrich 1908

De Dietrich
1897 – 1904

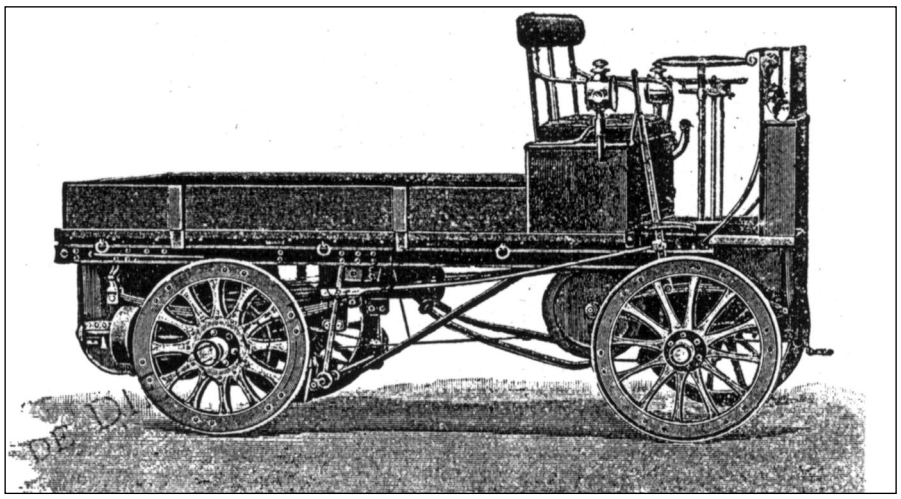
De Dietrich gehört zu den ältesten noch bestehen Firmen Europas, heute baut man u. a. Heizgeräte.

1683 begann de Dietrich in Jägerthal-Niederbronn im Elsaß als Hüttenwerk. Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 bis zum Versailler Vertrag gehörte das Elsaß zum Deutschen Reich.

Im lothringischen Lunéville (Frankreich: Departement Lorraine) begannen 1896 de Dietrich & Cie. (Baron Eugène de Diétrich und sein Schwager Baron Adrien de Turckheim) in ihrer Eisenbahnwagenfabrik mit dem Bau von Benzin-Automobilen nach dem französischen System Amédée Bollée jr. (> Wöhlert).

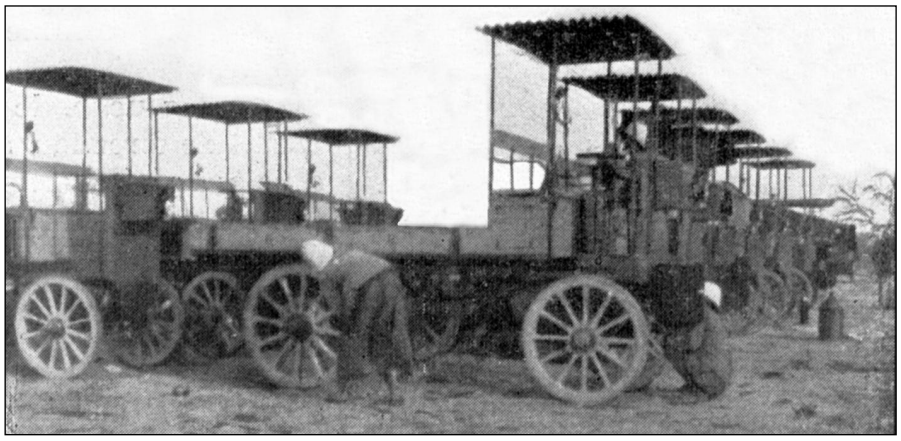


Einer der Omnibusse für Afrika 1898

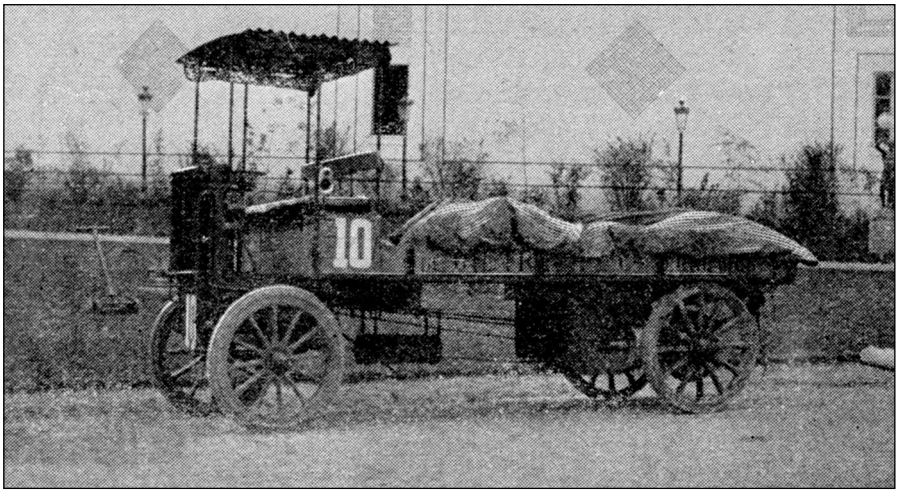


Erster Lastkraftwagen der Firma De Dietrich 1897, Unterflurmotor System Amédée Bollée

Der De-Dietrich-Lkw mit 1,5 t Nutzlast nahm 1897 am Concours des Poids lourds teil



De-Dietrich-Wagen für die erste Automobil-Spedition der Welt 1898 im heutigen Mali.



De-Dietrich-Lkw beim Wettbewerb in Großbritannien mit 5 Tonnen Nutzlast [1]

De-Dietrich-Werbung 1900 mit einem Militär-Lastkraftwagen [1]

De-Dietrich 1901: Werbung mit dem Riemen-Lkw und dem moderneren 5-t-Bierfasswagen [1]

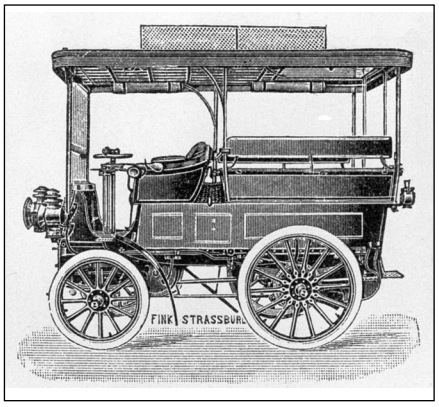
Hierbei lag ein wassergekühlter Zweizylinder-Motor (Glührohrzündung) horizontal unter dem Wagengestell (unterflur) zwischen den Vorderrädern. Der Antrieb der Hinterräder erfolgte über Caoutchouc-Riemen mit einem Zahnrädersystem.

Beim Wettbewerb von Motorwagen für Last- und Omnibus-Verkehr bei Versailles (Concours des Poids lourds) startete De Dietrich im August 1897 mit einem sogenannten Rollwagen (1,2 – 1,5 t Nutzlast), den ein 6,5-PS-Benzinmotor (95×160) antrieb.

Um mit der Nachfrage Schritt zu halten, etablierte man 1898 in Reichshoffen/Niederbronn eine Zweigmotorwagenfabrik. Diese besaß die Patentrechte für Belgien, England und die Schweiz. In Frankreich galten die De-Dietrich-Wagen als französisches, in Deutschland als deutsches Produkt. Grenzüberschreitend spielte De Dietrich & Cie. eine Pionierrolle bei der Einführung der Lastkraftwagen und Omnibusse.

Zwei De-Dietrich-Rollwagen für 1,2 tund 1,42 t Nutzlast sowie ein Break (1 t) erschienen zum Wettbewerb 1898. Die Motorleistung war auf 9 PS (110×160, 700 U/min) gestiegen.

Lieferwagen auf Pkw-Basis



Gedeckter Jagdwagen für 5 Personen 1899

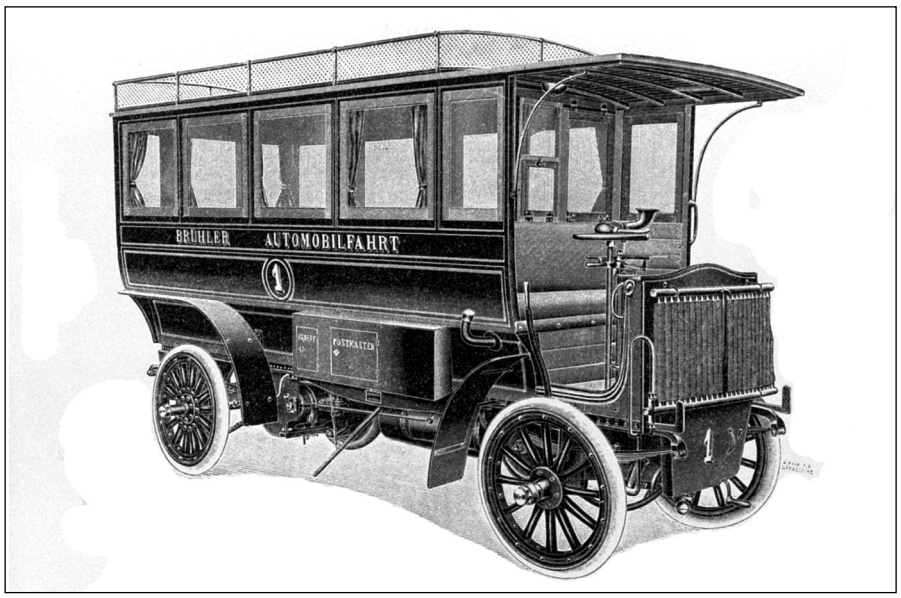
Als erste dokumentierte Lastwagen-Großserie der Welt erreichten 50 zerlegte 1,5-t-Frontlenker-Fahrzeuge (9/10 HP) und ein Omnibus aus der De-Dietrich-Produktion Anfang 1899 Afrika. Dort zusammengebaut, transportierten sie Früchte von Kayes im Senegal und Bamakou am Niger (französisch Soudan, heute Mali). Die Gesellschaft war wohl auch der Welt erste benzin-automobile Spedition. Technische und vor allem aber Witterungsprobleme führten rasch zum Konkurs des Unternehmens, die bestellten weiteren 85 Fahrzeuge wurden nicht mehr abgenommen.

Zur Internationalen Motorwagen-Ausstellung Berlin 1899 traten die Elsässer erstmals öffentlich in Deutschland mit einem neuen Lastwagen, einem Omnibus und einem gedeckten fünfsitzigen Jagdwagen auf. Die neuen Niederbronner Frontlenker-Fahrzeuge/Lastwagen zeigten als charakteristisches Merkmal seitlich angebrachte Röhren-Kühler. Parallel erwarb die österreichische Länderbank für ihre projektierte Automobil-Gesellschaft (die vormals Leesdorfer Fabrik der Firma Escher, Wiss & Co.) die österreichischen und ungarischen Bollée-Patente von der Firma De Dietrich & Co. in Niederbronn.

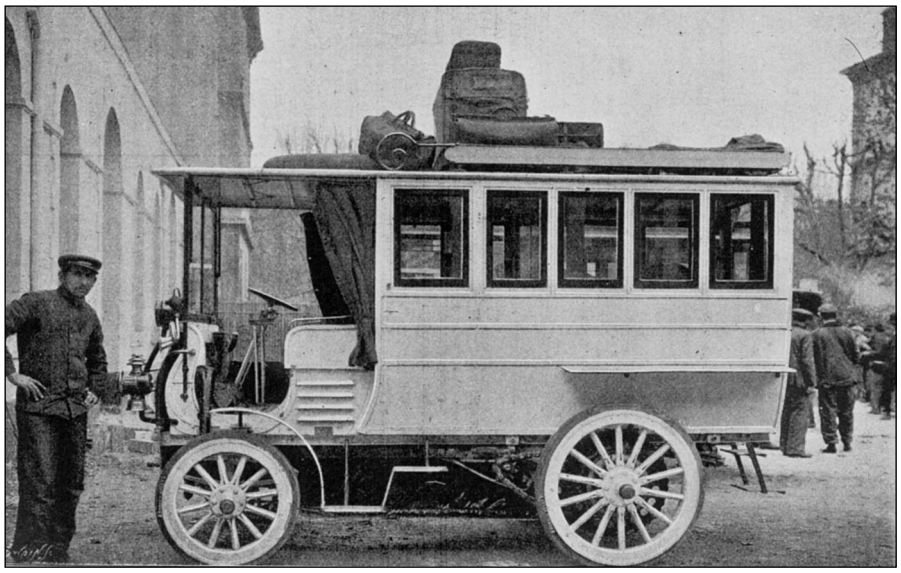
Als Sieger ging ein De-Dietrich-Lkw auf der Fernfahrt Dresden-Leipzig anlässlich der Motorwagen-Ausstellung Leipzig am 19. Oktober 1900 hervor. Die Kühlerrippen waren der besseren Kühlwirkung wegen auf die Fahrzeugfront montiert.

Der Erfolg bewog De Dietrich & Cie., sich kapitalintensiv an neuentstehenden Bus-Linien in Frankreich und im Westen des Kaiserreichs zu engagieren. So entstanden 1901 Serien von 10- und 12-sitzigen Bussen mit 12-PS-Motoren für eine Omnibuslinie zwischen Lunéville und Blamont (Distanz 30 km). Den 10-PS-Motor behielt man bei den Lastwagen für 2,5 bis 3 t bei. Auch die deutschen Verkehrstruppen erprobten De-Dietrich-Wagen, so anlässlich des 3. Deutschen Automobiltags in Eisenach 1902, wo auch stärkere Modelle bis 8 t Nutzlast gezeigt wurden.

De-Dietrich-Busse fuhren ab dem Frühjahr 1902 zwischen Lisdorf und



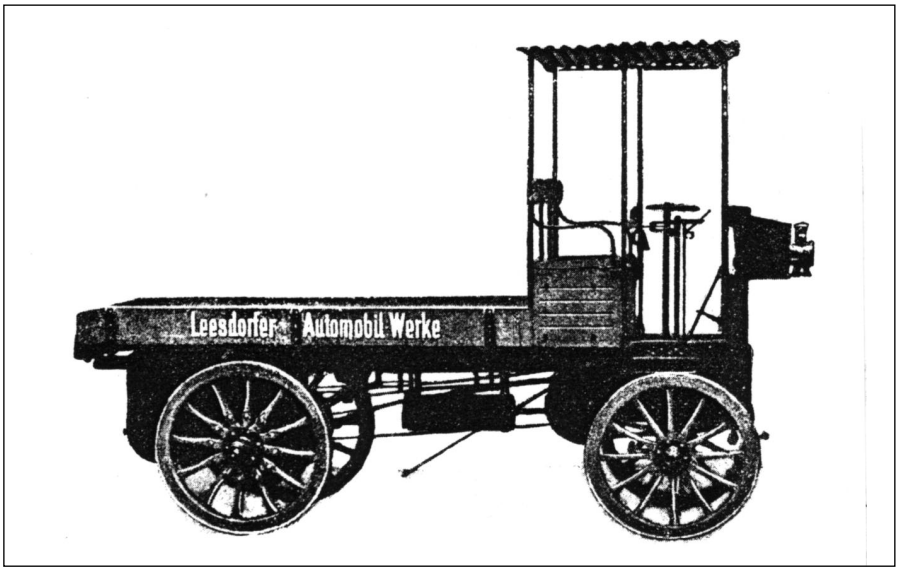
De-Dietrich-Omnibus Nummer 1 der Brühler Automobilfahrt 1902, ein 10-PS-Zweizylinder



Einer der vier De-Dietrich-12-PS-Omnibusse der Linie Lunéville und Blamont Anfang 1902

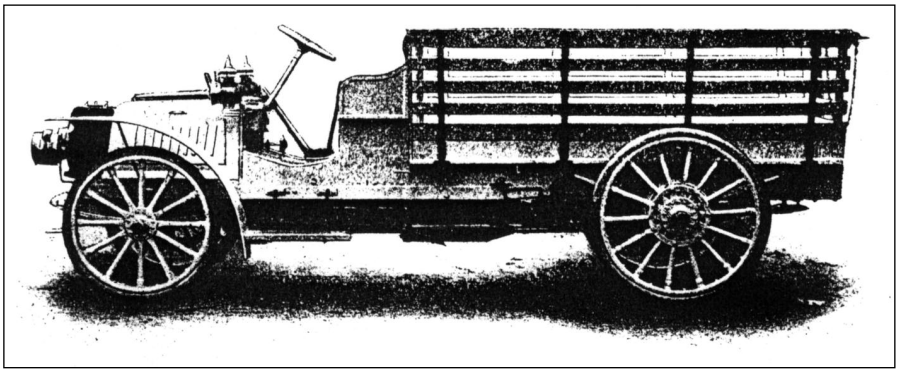
De Dietrich

Saarlouis (heute Saarland), auf den Linien Köln und Wesseling sowie Köln und Brühl, Pfingsdorf–Brühl–Wesseling, auf der Linie Rheydt–Wickrath, Wickrathberg, Wanlo sowie die Linie Rappoltsweiler Gemark über Illhäusern, Elschheim, Markolsheim, über die Rheinbrücke nach Sasbach mit Anschluss an die Kaiserstuhlbahn. Wie üblich waren die 10-PS-Zweizylindermotoren unterflur aufgehängt. Vierzehn Personen konnten im Wagen und zwei auf dem Bock mitreisen. Die Betriebe überlebten das Jahr 1903 nicht.



De-Dietrich-Patent der Leesdorfer Automobil-Werke.

De-Dietrich-24-HP-Omnibus Turcat-Méry 1903



3-t-Lkw Turcat-Méry 1904

Die Deutsche Automobil-Ausstellung 1902 sah zudem einen kleineren Omnibusse für 9 Personen. Ein Frontlenker-Lkw für Fassbier ging nach Südafrika, ein kleiner Lastwagen und ein vierzehnsitziger Omnibus folgten kurz darauf.

Während man beim Omnibus und Lastwagen an der alten Bauweise festhielt, erwarben die Firmenchefs Patente des später berühmten Auto-Konstrukteurs Ettore Bugatti (> Mathis, > Deutz) für ihre Luxuswagen. Deren Motorleistung wurde auf 19 und 30 PS erhöht.

Unzufrieden mit dem Resultat übernahm De Dietrich & Cie. 1902 die Lizenz zum Bau der erprobten Fahrzeugkonstruktion des Ingenieurs Turcat-Méry, Marseille. Zum Pariser Salon zeigte man erste Lieferwagen und den ersten Omnibus dieser Bauart.

1905 übergab Eugene De Dietrich die Automobil-Abteilung seinem Neffen, bevor er 1906 starb.

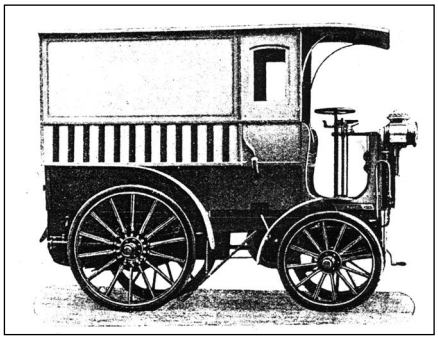
Die Barone de Turckheim gründeten die Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich & Cie. de Lunéville und konzentrierten die Fertigung kurz danach in Argenteuil, Seine-et-Oise.

Die begehrten Autos trugen den Markennamen Lorraine-Dietrich und als Fabrikzeichen das Lothringer Kreuz.

Mit Zweigfabriken und Beteiligungen in Italien (Isotta Fraschini) und in England war ein Auto-Konzern entstanden.

In Deutschland übertrug man E.E.C. > Mathis in Straßburg das Vertriebs-Monopol für das Deutsche Reichsgebiet bis zu Ersten Weltkrieg.

Die Autoproduktion lief bis 1935 weiter.



De-Dietrich-Lkw der Leesdorfer Automobilfabrik 1900