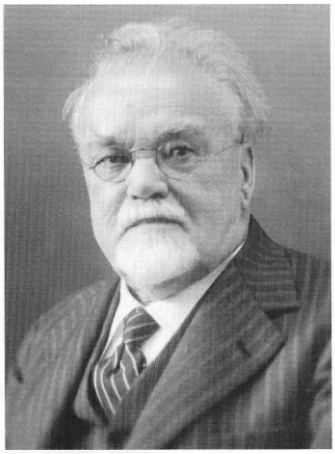
2025

Der Menziker Autopionier Carl Weber-Landolt. Eine Familienchronik.

Die Familienchronik des Autopioniers **Carl Weber-Landolt**



Carl Weber-Landolt, 1856–1942

Wissenswertes über den Aargauer Autopionier:

Carl Weber-Landolt in Menziken

HERKULES

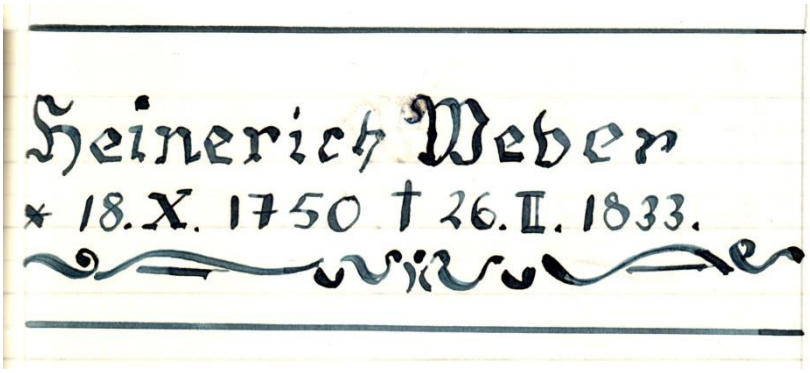
Verfasser:
Hans H. Weber
Wilerweg 3
3624 Goldiwil

Meine Vorfahren im 18. Jahrhundert

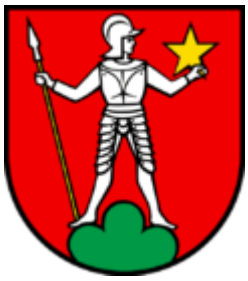
Ich beginne mit meinen Aufzeichnungen im Jahre 1750, bei meinem 32. Vorfahren.

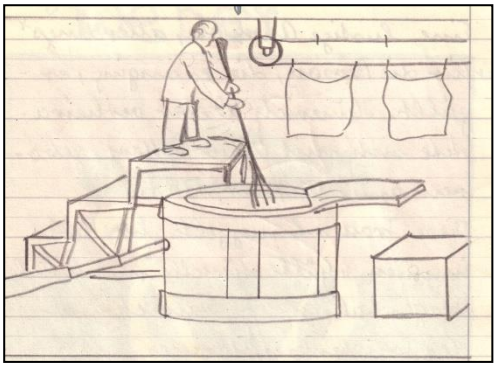
Heinrich Weber

ist im 6. Glied unseres Stammbaumes zu finden. Er wurde am 18. September



1750 geboren. Dies fiel in die Jahre des grossen Philosophen Jean-Jacques Rousseau. Heinrich war ein Zeitgenosse von Napoleon Bonaparte. Ansonsten sind mir jegliche „Lebenszeichen" dieses Mannes fern. Er verstarb am 26. Februar 1833. Ihm folgte sein Sohn Heinrich Weber, 16. Vorfahre des 5. Gliedes. Er war Spitzenschneider und Färber von Beruf. Dieser Handwerksname vererbte sich bis zu meinem Vater. Man sagte ihm manchmal *„s'Spitzeschniders Hansheini"*, trotzdem dies keine besondere Bewandtnis hatte. Heinrich Weber wurde am 9. Dezember 1787 geboren. Er überlebte den Sonderbundkrieg. Eine lustige Anekdote, allerdings nicht für die Person, die es erlebten, wird erzählt. Heinrich Weber verheiratete sich mit Anne Merz, geboren am 6. Oktober 1787. Diese Frau schmuggelte ein Kind in einem „Güllesständli" nach Kulm. Dies geschah während den Schrecknissen des Sonderbundkrieges. Grossmutter erzählte mir, dass die Soldaten bis nach Menziken hinuntergekommen wären.

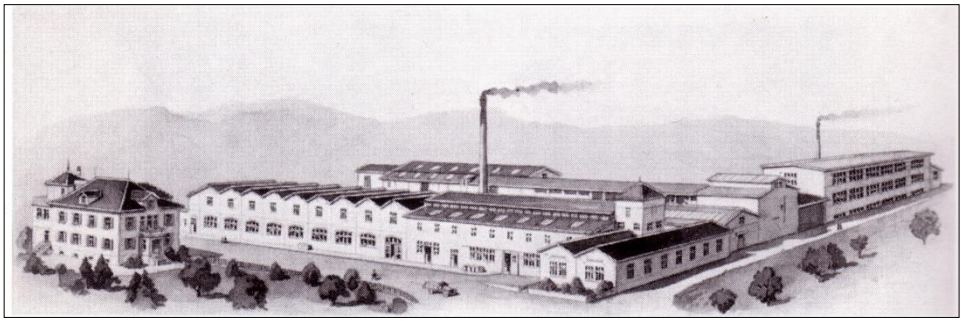




Heinrich Weber war der Gründer des Fabrikareals, das natürlich nicht zu vergleichen ist mit dem jetzigen. Er baute mit seinem Sohn zusammen den Tröckenturm. Das ist das Gebäude, das heute noch an der Nordfront des alten Fabrikareals steht. Heinrich Weber verstarb am 15. Dezember 1858.

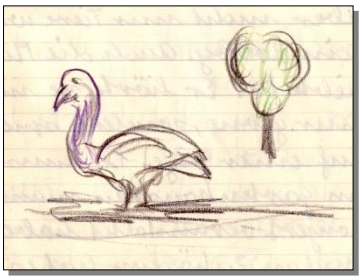
Ihm folgte, wie schon gesagt, am 26. Februar 1817 sein Sohn Gottlieb Heinrich.

Er heiratete 1844 Henriette Fischer aus Meisterschwanden. Gottlieb Heinrich Weber-Fischer ist mein 8. Vorfahre des 3. Gliedes. Er hatte viele Söhne. Der einzige der mir bekannt ist, hiess **Carl Heinrich Weber**. Von diesem, am 1. Juni 1856 geborenen Sohn, wurde der althergebrachte Beruf umgestellt.



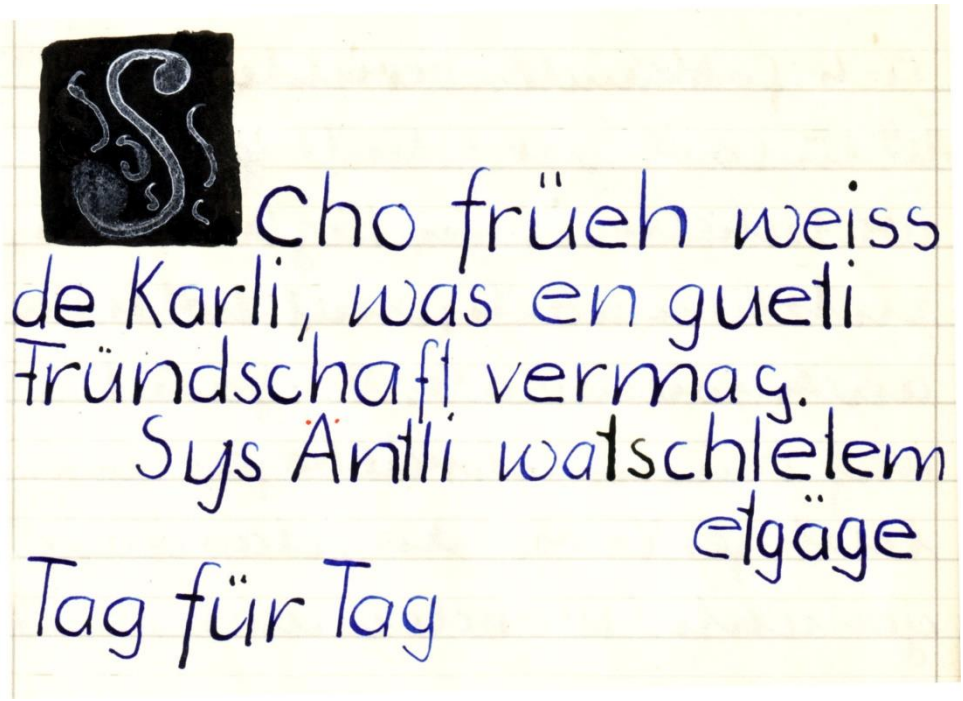
Carl Heinrich Weber

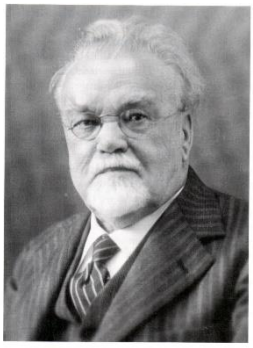
Aber nun zu Carl Heinrich Weber. Mein Urgrossvater Carl muss schon früh ein Tierfreund gewesen sein. Es wurde mir nämlich folgendes berichtet:



Wenn Carl zur Schule ging watschelte ihm täglich sein Entchen nach und holte ihn auch wieder ab.

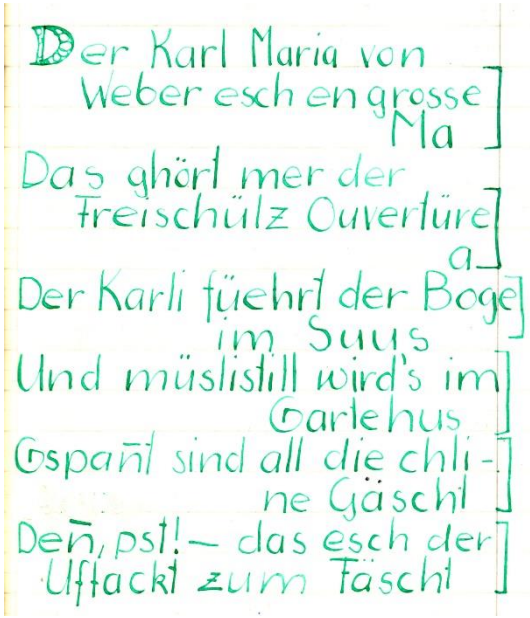
Ich fand auf einem Schreibbogen einen lustigen Vers der dazu gedichtet worden war. Es heisst:





Carl Weber-Landolt, 1856–1942

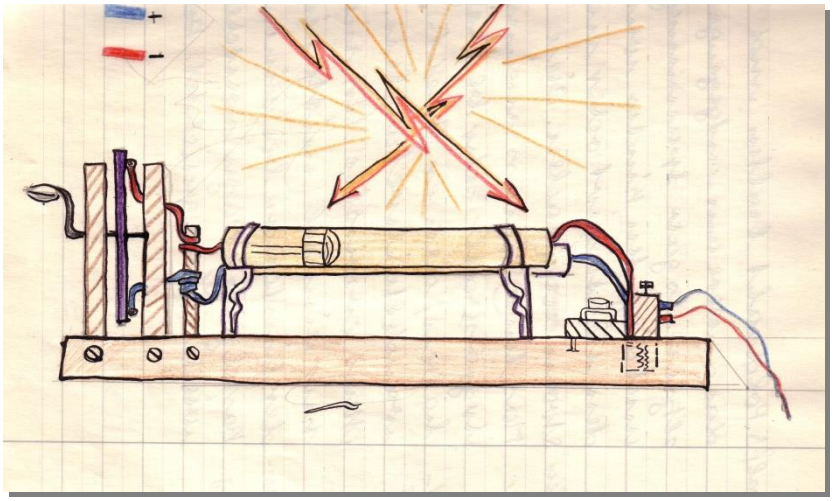
Aber nicht nur Tiere waren sein Hobby. Auch die Musik liebte er. Er hörte sie nicht nur gerne, sondern spielte auch auf einer Geige. Er muss im Gartenhäuschen manches Konzert veranstaltet haben. Und an Zuhörern hat es auch nicht gefehlt.



Der Ingenieur Carl Weber

Die Influenzmaschine

Aber auch der spätere Erfindergeist zeigte sich früh. Der Ingenieur war schon in ihm erwacht als er noch ein Junge war. Er bastelte sich eine Influenzmaschine. Der Strom wurde durch Reibung erzeugt. Die Spannung wurde in einem isolierten Rohr verstärkt und trat schlussendlich durch einen langen Draht ins „Freie". Natürlich wurden die 2 Pole gesetzt, + und -. Seine Wundermaschine probierte er an Kindern aus. Eines musste sich am Pluspoldraht halten und das andere am entgegen gesetzten Minuspoldraht. Es gab Spannung, und die guten Kinder wurden elektrisiert oder mit Strom geladen.



Diese Maschine muss meinen Urgrossvater sehr beschäftigt haben, denn er nachtwandelte ihretwillen. Man erwischte ihn nicht nur einmal mitten in der Finsternis bei seinem Bastelzeug.

Dazu wurde wieder ein Vers gedichtet.

Der Ingenieur isch scho in ihm erwacht.

Er hät en Elektrizitätsmaschime gmacht.

Die Wundermaschine tüeg eim chrüsle.

Drum teuts de Buebe wie de Meitli grüsle.

Sogar z'nacht het er kei Ruch.

Im Traum g'seht er sie uf der Truch.

Im Nachtgwand schtot er uf, o heje!

Am Hebel will er schnell go treie.

So verging die Zeit. Carl machte seine Studien an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, die er erfolgreich abschloss. Er errang 1878 das Diplom als Ingenieur ETH. Nachher unternahm er eine Reise nach Paris.

Diese dauerte von 1879 bis 1883, also 4 Jahre.

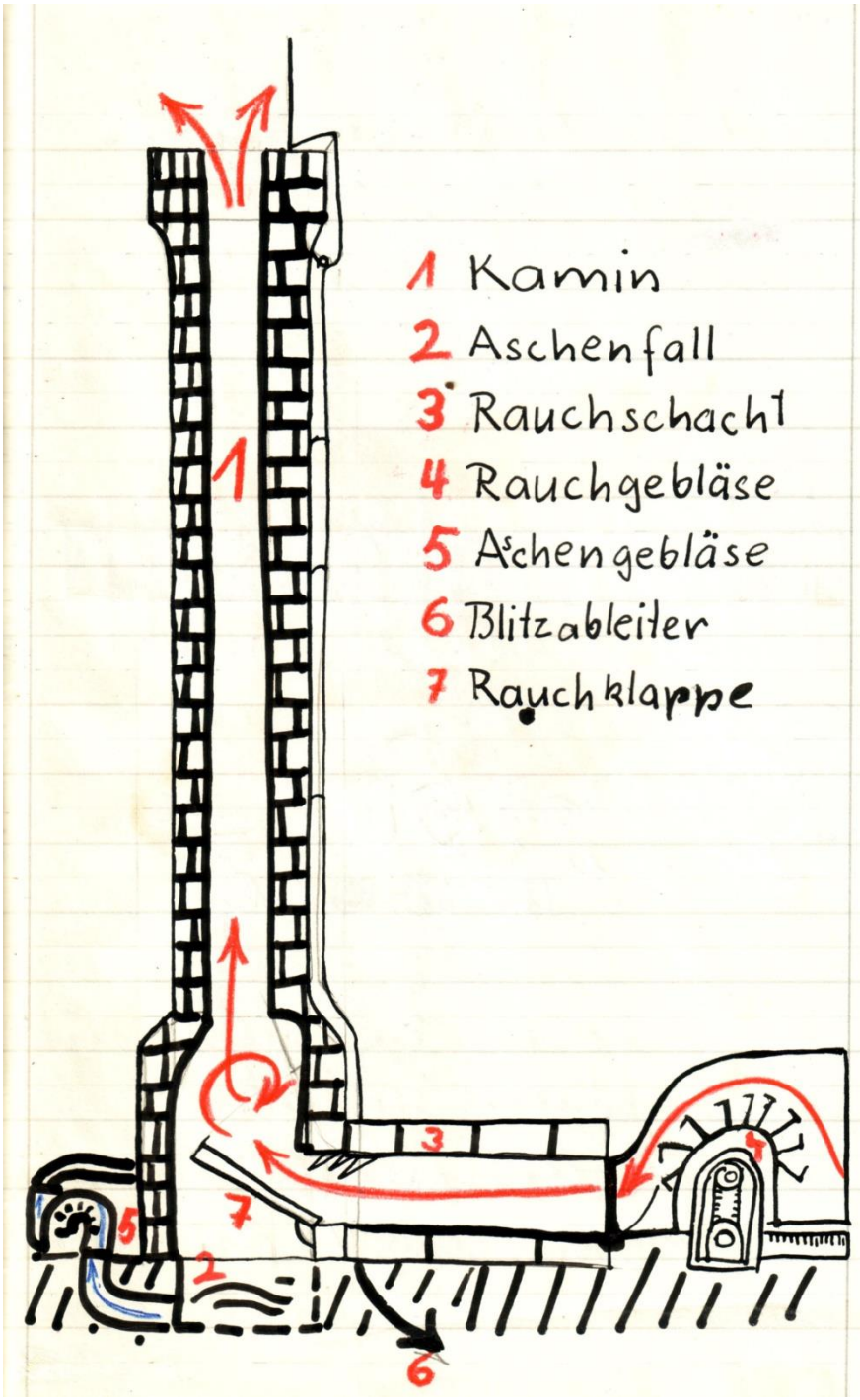
Er lernte das Pariser Untergrundkanalnetz kennen. Er muss tagelang in den stinkenden Abwässern herumgegondelt sein, Er schaute sich das Material und die Bauweise nebst den technischen Einrichtungen genau an. Um die verpestete Luft ertragen zu können, musste er und seine Kollegen rauchen wie die Bürstenbinder. Ein Revolver hielt die Ratten fern. In weite Überwürfe gekleidet, in einem Ruderboot wurden die „angenehmen" Fahrten durchgeführt. Der junge Mann lernte Paris kennen. Er schwärmte für die Champs Elysees und den Place de l' Etoile. Das war natürlich noch eine schöne Zeit. Er konnte ungestört beim Mondschein die Champs Elysees umwandern. Es gab sehr wenige Autos.

Nach dieser Studienreise heiratete er 1884 Reine Landolt, die am 17. März 1863 geboren worden war. 1881 übernahm er das väterliche Geschäft, das in jener Zeit noch eine Stückfärberei war und baute das Areal auf eine Kentucky-Tabak-Siederei um.

Es war das erste Unternehmen dieser Art in der Schweiz.

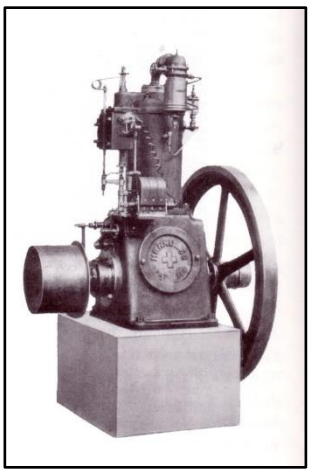
Die Weberei wurde auf Grund der neuen mechanischen Webstühle unrentabel und aufgegeben.

Baumeister Ferrari, ein treuer Mitarbeiter, erstellte in jener Zeit das erste Hochkamin in Menziken.

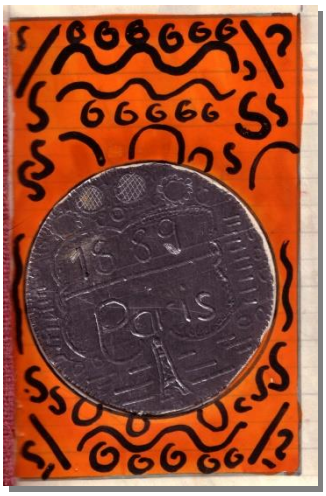


Die Firma stellte auf den Dampfmaschinenbetrieb um. 1884/85 wurde der Betrieb auf zur mechanischen Werkstatt umgebaut. Nicht nur Maschinen, Motoren, sondern auch Nebenprodukte wurden fabriziert. In den älteren Eisenbahnwagen der SBB wurde eine von Carl entwickelte Ripprohrheizung eingebaut. Das war eine seiner ersten Erfindungen. Der Heizkörper wurde in verschiedenen Ausführungen geliefert. Das Gerät konnte nämlich auch als Kühlkörper gebraucht werden.

In schwarz verzinkter Ausführung wurde sie für das In- und Ausland geliefert. Eine weitere innovative Leistung war der Stromgenerator.



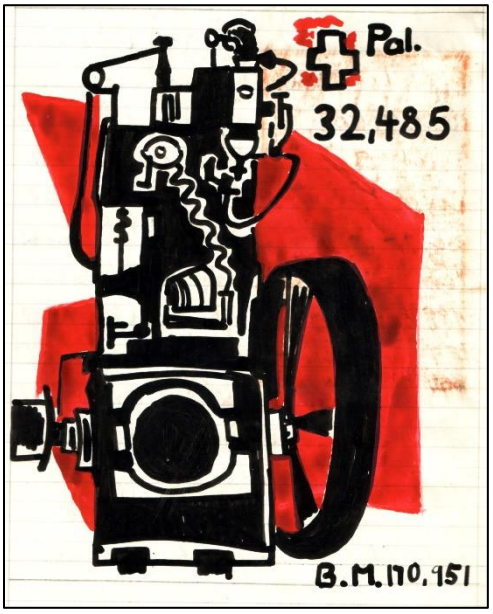
Carl Weber besass bereits 1887 eigenes Gas und ab 1892 sogar eigenen Strom, den er mit Hilfe eines Petrolmotors als Kraftquelle erzeugte.

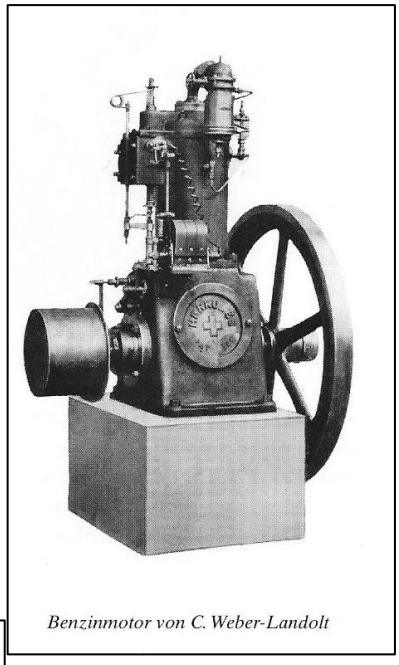


1889 wurde ein eigens hergestelltes Mischventil patentiert.

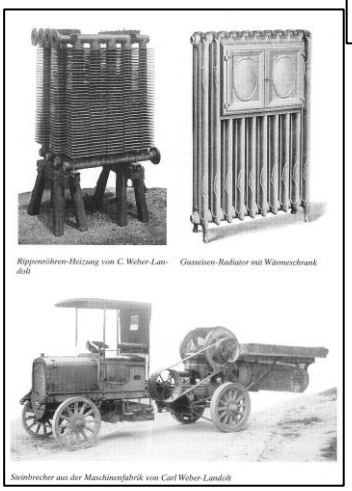
Silber in Paris

1889 kriegte Carl die Silbermedaille an der Weltausstellung in Paris.





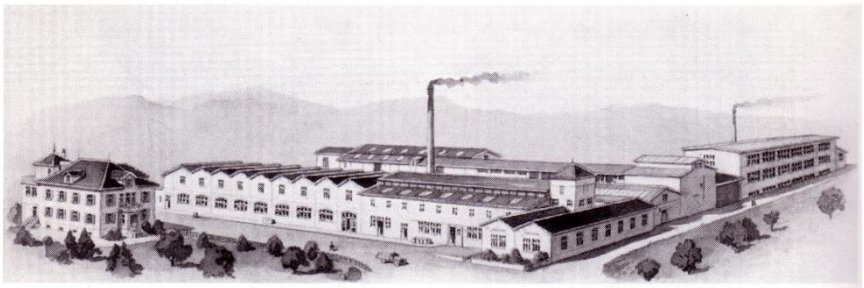
Benzinmotor von C. Weber-Landolt



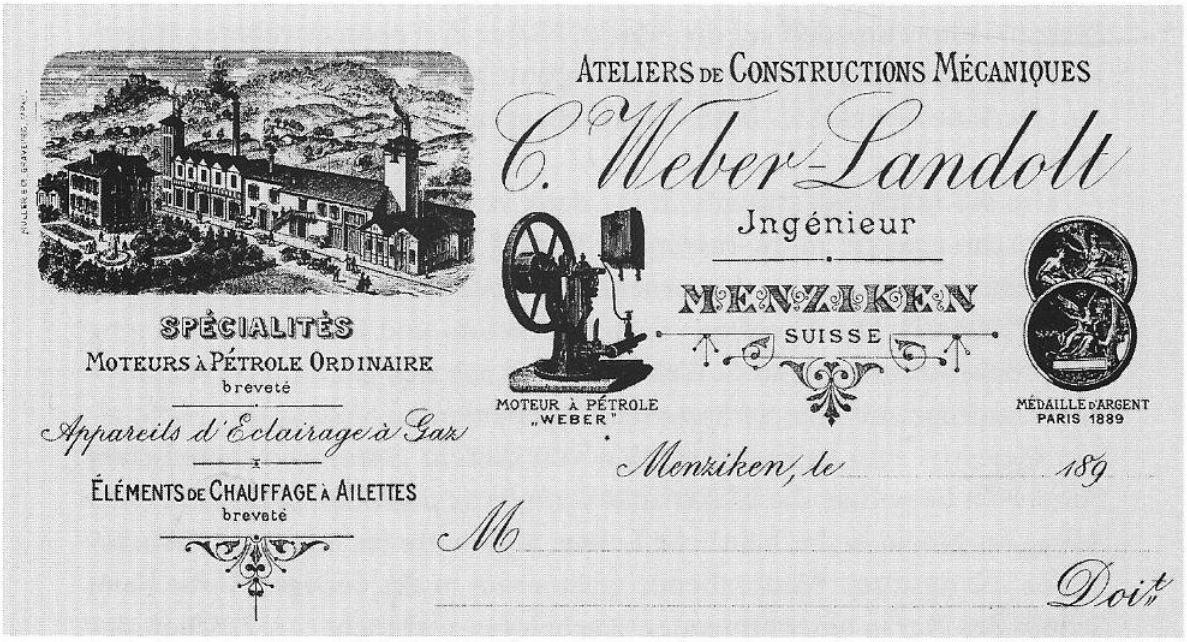
Rippenröhren-Heizung von C. Weber-Landolt *Gusseisen-Radiator mit Wärmeschrank*

Steinbrecher aus der Maschinenfabrik von Carl Weber-Landolt

1891 erhielt er an der Landwirtschaftlichen Gewerbeausstellung in Eisenach (Hannover) den 1. Preis. Im Jahre 1900 wurde die Fabrikation der Lastwagen, Liefer- und Omnibusautos aufgenommen. Natürlich waren diese Vehikel noch nicht mit allen Schikanen ausgerüstet, zum Transport eigneten sie sich jedoch vorzüglich.



Das Gelände der Firma Herkules AG um 1910. Der ehemalige Tröckneturm aus der Zeit der Tuchfärberei ist in der Ecke der Fabrikanlage im Vordergrund noch deutlich zu erkennen. Am Bildrand links ist das Wohnhaus von C. Weber-Landolt sichtbar. Die Strasse zwischen Fabrik und Wohnhaus wird nach dem Firmennamen schon längst Herkulesstrasse genannt.



Der Motorwagen, den ich nun bis in alle Einzelheiten beschreiben will hiess

HERKULES

1. DER MOTOR

Der Vierzylinder bestand aus zwei Paar zusammen geschweisster Kolben. Das Kurbelgehäuse war aus Stahlguss. Auf der linken Seite des Motorblockes befanden sich zwei so genannte Revisionsdeckel, die eine leichte Kontrolle der Kurbelwelle gestattete.

2. ZÜNDUNG

Die Zündung des Benzin-Luftgemisches erfolgte mittels eines Hochspannungsapparates und Zündkerzen.

3. VERGASER

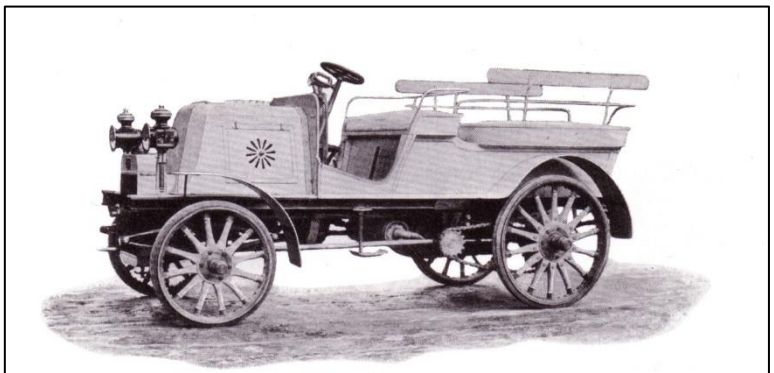
Die automatische Luftzuführung erzeugte bei jeder Tourenzahl ein stets gleichbleibendes Gemisch. Die Einstellung erfolgte vom Lenkrad aus und gestattete eine Variation der Motorendrehzahl von 200 bis 1200 Umdrehungen pro Minute.

4. KUEHLUNG

Die Kühlung erfolgte durch einen den vorderen Abschluss des Wagens bildenden Kühlapparat mit Ventilator und Zentrifugal-Wasserpumpe.

5. GETRIEBE

Vier Geschwindigkeiten, Vorwärts- und ein Rückwärtslauf. Die Zahnräder bestanden aus Nickelstahl.



Motor-Break Marke «Herkules» für 8 Personen. Das im November 1900 gebaute Auto verfügte über einen Vierzylinder-Motor, leistete 12 PS und fuhr 10–45 km in der Stunde. Für die Strecke Menziken-Aarau benötigte es 55 Minuten.

6. BREMSEN

2 unabhängige Bremssysteme und eine Motorbremse.

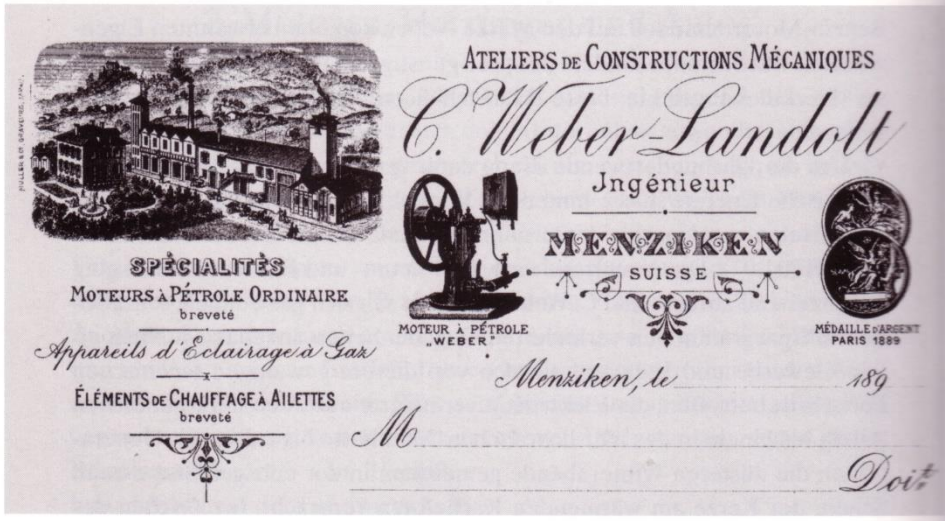
7. RAEDER

Diese waren aus Holz oder Stahlguss (je nach Portemonnaie des Käufers). Gewalzte Stahl-, Eisen- oder Gummibereifung.

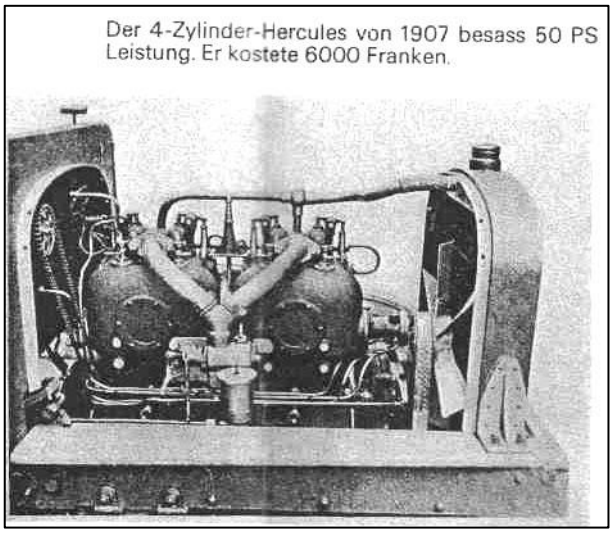
Diese Angaben ermöglichen einen kleinen Begriff von dem Fahrzeug. Mein Urgrossvater verkaufte sehr viele von diesen Autos. Sie waren begehrt, trotzdem man den Kardanantrieb noch nicht kannte, denn das Auto wurde mit Kette und Kettenräder angetrieben.

Es gab Fahrzeuge mit einer Ladebrücke. Es hatte eine Tragkraft von ca. 5 bis 6 Tonnen. Dass diese Fahrzeuge viel gekauft wurden, sieht man den Zeugnissen an. Der Wagen hatte eine Geschwindigkeit von 3 bis 15 Stundenkilometer.

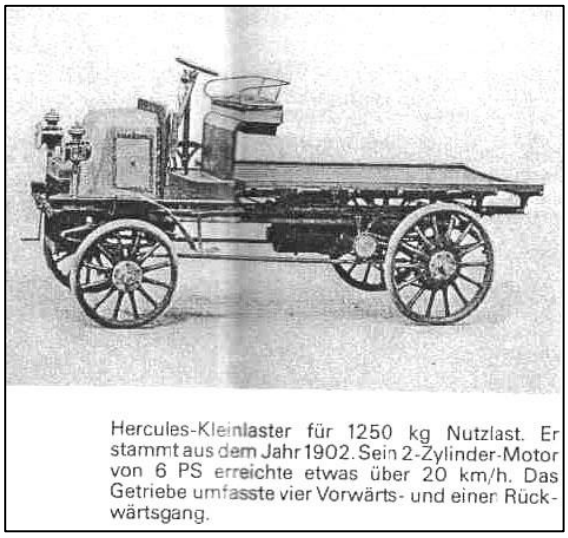
«Herkules»-Motor-Lieferwagen mit 3500 kg Tragkraft. Das mit einem Zweizylinder-Motor ausgerüstete Gefährt leistete 14 PS und konnte mit 15 km/h gefahren werden.



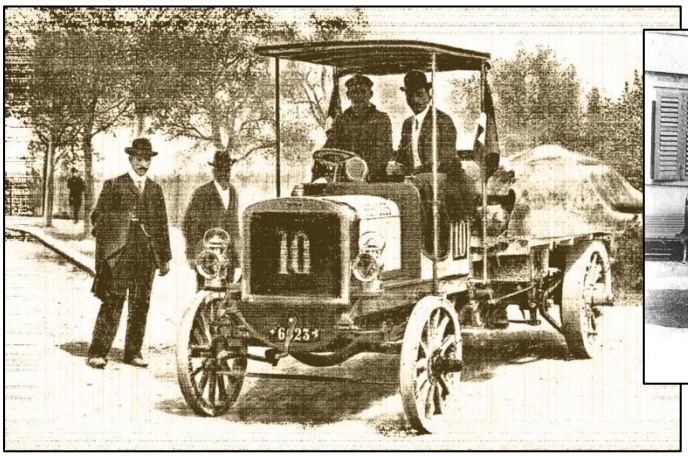
Kopf einer Rechnung der Firma C. Weber-Landolt um 1890



Der 4-Zylinder-Hercules von 1907 besass 50 PS Leistung. Er kostete 6000 Franken.



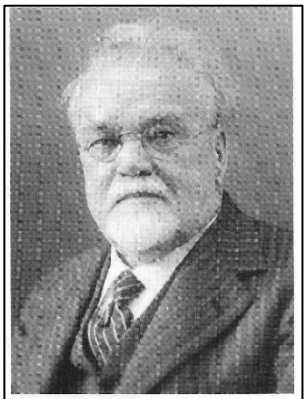
Hercules-Kleinlaster für 1250 kg Nutzlast. Er stammt aus dem Jahr 1902. Sein 2-Zylinder-Motor von 6 PS erreichte etwas über 20 km/h. Das Getriebe umfasste vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang.



1

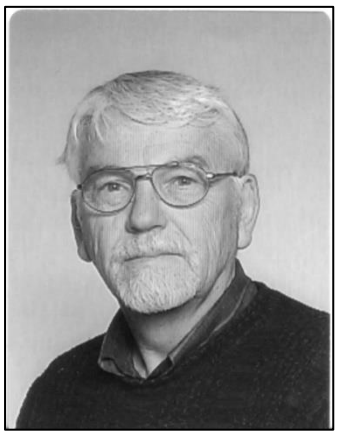
[1] Quellen: eigene Ressourcen, Bilder 1956; Dokumentensammlung von den Cousins Philipp Weber und Konrads Schwarz

Mein Urgrossvater und ich, Automobilfachleute:[2]



Carl Weber-Landolt, 1856–1942

Ich wurde 1941 geboren. Mein Urgrossvater verstarb Mitte 1942. Ich absolvierte eine Lehre als Automechaniker. Nach fachtechnischen Schulen zum Fachlehrer Automobiltechnik, später auch zum Gewerbeschullehrer für Elektrik und Elektronik. Dadurch eröffnet sich eine Sicht zurück zu den Anfängen der Automobiltechnik.



Allgemeine Feststellungen zur Automobiltechnik 1900-2017:

Technisch hat sich seit den Motorkonstruktionen meines Urgrossvaters nicht viel geändert[3]. Das Krafterzeugungsprinzip der motorischen Verbrennung ist gleichgeblieben. Ein Kolben der an eine Kurbelwelle befestigt ist wandelt eine Auf- und Ab Bewegung in Drehung um. Die Energie wird aus einem brennbaren Energieträger gewonnen. Dieses Urprinzip wurde im Laufe der Zeit verfeinert. Aber technisch gesehen ist die Kraftübertragung zu den Fahrzeugrädern immer noch mechanisch. Die Fortbewegungsgeschwindigkeit wurde immer schneller. Die Kraftstoffvorbereitung durch das Vergaserprinzip ist der Kraftstoffeinspritzung gewichen. Die elektrische Magnetzündung ist der elektronisch gesteuerten Zündung gewichen. Aber immer noch wird der Zündfunke via Zündkerze im Verbrennungsraum aktiviert. Das mechanische Getriebe wurde verfeinert, synchronisiert und das Gewicht und der Nutzen vergrössert. Ein automatisches Getriebe fand keinen Einsatz in den Fahrzeugen der HERKULES. Die Federung, die Bereifung der Räder wurden moderner, der Fahrkomfort immer besser. Aber es ist immer noch das Rad, das das Fahrzeug bewegt. Die Steuerung wurde verfeinert. Der Kraftaufwand des damaligen Fahrers beim Lenken war eine wahre Knochenarbeit. Das Fahrzeug wurde bequemer, die Chassis und selbstragenden Karosserien sicherer. Unzähliger, zum Teil unnötiger elektronischer Schnickschnack, kommen als innovationsgepriesene Verkaufsargumente zum Einsatz. Aber ehrlich: «Ich möchte von A nach B fahren»! Das konnten die Fahrzeugtypen meines Urgrossvaters auch.

Steinbrecher aus der Maschinenfabrik von Carl Weber-Landolt

[2] Quellen: eigene Ressourcen und Bilder aus der Google Bildergalerie «zur Widerverwendung freigegeben»
[3] Ich beziehe mich auf den Ottomotor

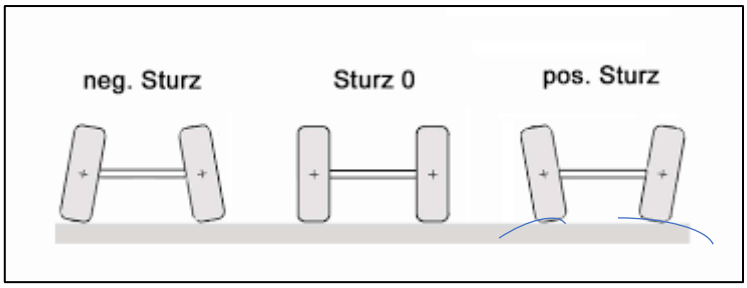
Technische Details:

Die Räder und deren Spurverhalten

Schon früh verliessen die Automobilkonstrukteure das Drehschemellenkung-Prinzip. Zu gefährlich, zu instabil, gut für gezogene Wagen, schlecht für das selbstfahrende Gefährt.

Zwei grundunterschiedliche Lenkungsprinzipen: Die Drehschemellenkung und die Achsschenkellenkung

Die Achsschenkellenkung, jedes Rad ist autonom aufgehängt und folgt dem Lenkungsimpuls eigenständig. In der Zeit meines Urgrossvaters waren die Strassen meistens gewölbt. Um die Fahrzeugstabilität auf den damals «schlechten» Strassen zu vergrössern, wurden die Räder nicht parallel zum Fahrzeug befestigt, sondern mit einem Sturz versehen.



Sturz 0 = parallel, neutral zum Fahrzeug.

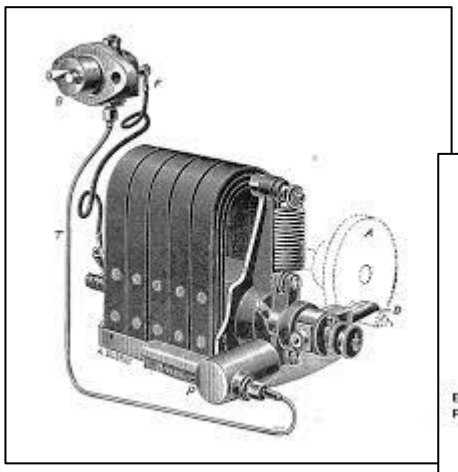
Der **negative Sturz** eignet sich für die modernen Strassenverhältnisse.

Der **positive Sturz** passt sich der Strassenwölbung an und stabilisiert das Fahrzeug in der Geradeausrichtung in der Kurve erhöht es die Rückstellkräfte. Die Lenkungsgeometrie der HERKULES-Fahrzeuge war vorwiegend neutral bis positiv.

Die elektrische Zündung:

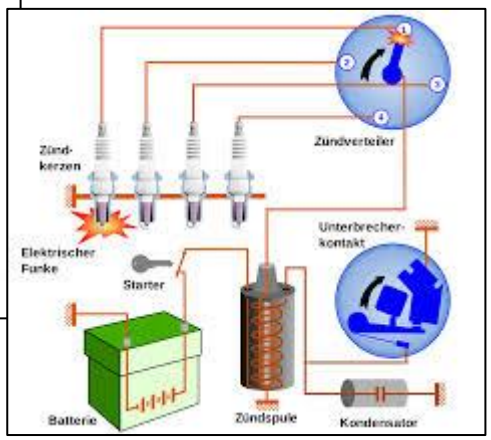
Das aufbereitete zündfähige Kraftsoff-Luftgemisch muss im richtigen Moment zum Verbrennen gebracht werden. Die Verbrennung dehnt sich schlagartig aus und übt einen Druck auf die Zylinderoberfläche aus. Welche technischen Möglichkeiten werden angewendet um die Verbrennung, gesteuert einzuleiten. Es muss ein elektrischer Funke erzeugt werden. Dieser Funke benötigt eine grosse elektrische Hochspannung. Er springt zwischen den Elektroden der Zündkerze und erzeugt die notwendige Verbrennungstemperatur. Die Herstellung des Hochspannungsfunken wurde von Carl Weber meistens über eine Apparatur erzeugt, die die Hochspannung über elektromagnetische Felder ermöglichte. Carl Weber baute nicht nur die vorhandenen Magnetzünder bei den Motoren ein, sondern entwickelte Systeme zur Effizienzvergrösserung. Magnetzündapparate benötigten kein vorhandenes elektrisches Stromnetz zur Speisung. Erst später wurden die Fahrzeuge mit Niedervolt Anlagen ausgerüstet. Eine aufladbare Batterie lieferte die Energie. Nur konnte der niedrige Strom nicht verwendet werden um die notwendige Spannung zum Funkenschlag zu erreichen. Eine spezielle Vorrichtung vermittels der Zündspule konnte die Hochspannung herstellen.

Diese Art der Hochspannungserzeugung wird Induktion bezeichnet. In der Moderne werden spezielle elektronische Schaltungen und elektronische Elemente verwendet, die eine weitaus grössere (lebensgefährliche) Hochspannung dem Zündsystem zur Verfügung stellen.

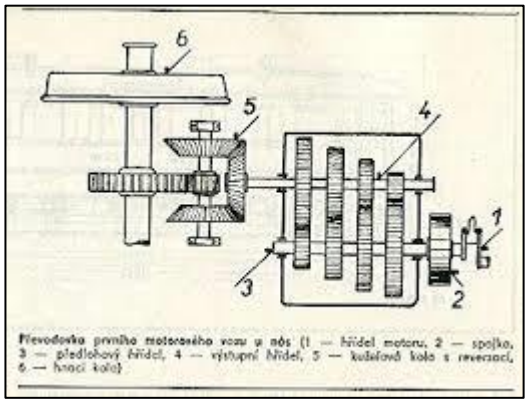


Eine **Magnetzündanlage** die zur Hochspannungserzeugung in den Modellen von Carl Weber verwendet worden sind.

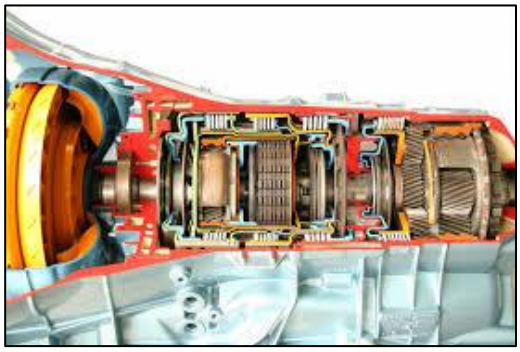
Das **Funktionsschema einer Batteriezündungsanlage** die über eine Zündspule, durch Indiktion, den notwendigen Funken erzeugt um das brennbare Gemisch zu entzünden.



Kraftübertragungsgetriebe:



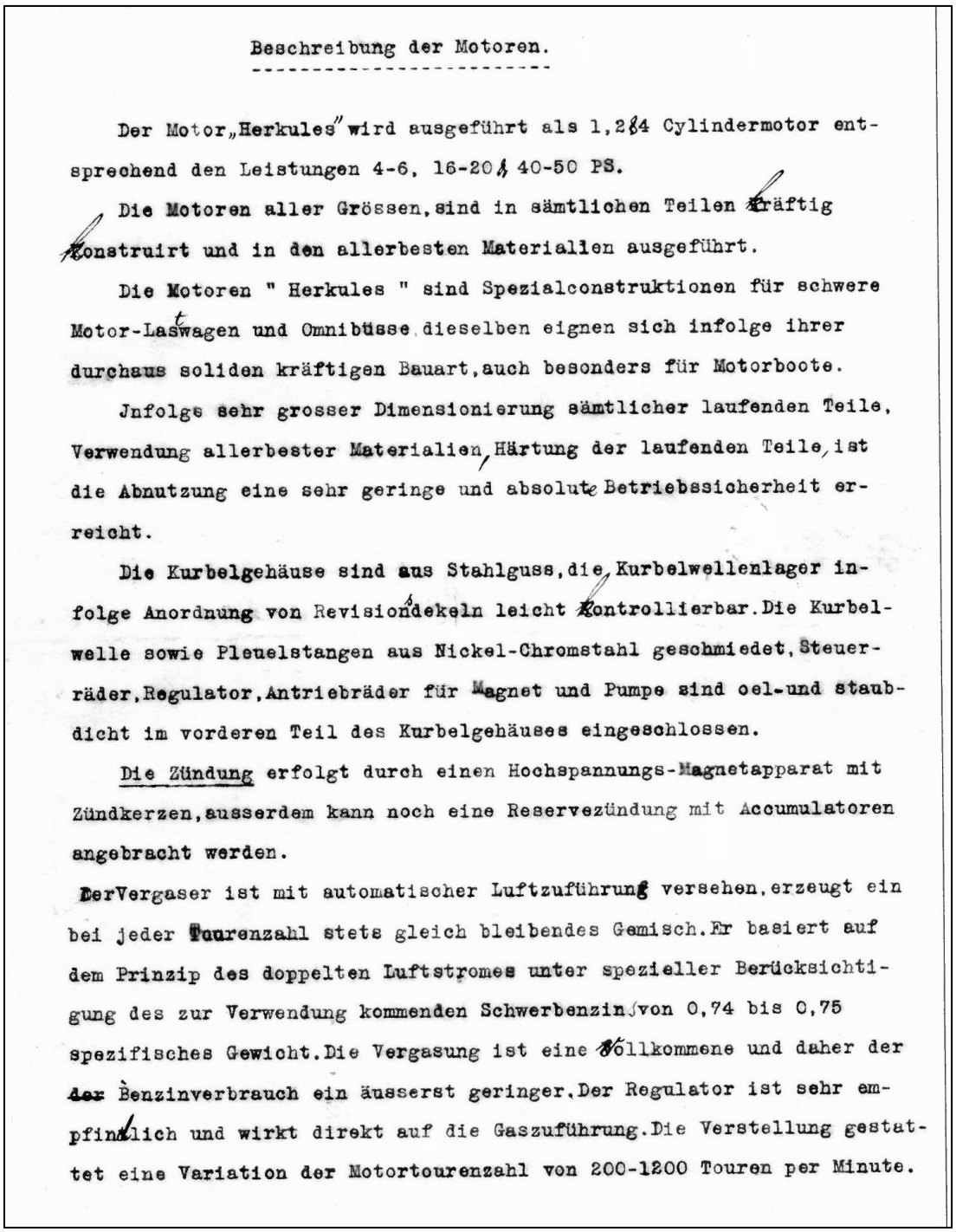
Die Motorenkraft wird über ein Schaltgetriebe an die Antriebsräder übertragen. Durch diesen sinnvollen Mechanismus können Drehzahl und Übersetzungsverhältnisse beeinflusst werden. Es handelte sich ausschliesslich um einfache, mechanische Übersetzungsverfahren die Carl Weber herstellte. Durch eine wählbare Kombination von kraftübertragenden Zahnrädern konnte der Antrieb an die äusseren Fahrbedingungen angepasst werden. Solche Schaltgetriebe wurden von ihrer Technik her verfeinert. Ein Durchbruch war der Einsatz des **synchronisierten Schaltgetriebes**. Eine spezielle Bremsvorrichtung passt während dem Schaltvorgang die Drehgeschwindigkeit der zu greifenden Zahnradverbindung an. Der Schaltvorgang wird sanft, ohne «Kratzen», durchgeführt. Die weitere Entwicklung war der Einsatz von **automatischen Schaltgetrieben**. Funktioniert ebenfalls über Zahnräder die jedoch durch komplexe Zahnradkonstruktionen (**Planetengetrieben)** über automatisch gesteuerte Bremsbänder die Kräfte den Bedingungen angleicht. Dieses Getriebe wird nicht über eine herkömmliche mechanische Kupplung mit dem Motor verbunden, sondern über eine hydraulische Kraftübertragung (Flüssigkeitskupplung).



Der Motor:[4]

Beschreibung des Motors:[5]

er Motor «HERKULES» wird ausgeführt als Ein-, Zwei- oder Vierzylindermotor für ein Leistungsprofil von 4 bis 6 PS; 16 bis 20 PS; 40 bis 50 PS.



Beschreibung der Motoren.

Der Motor „Herkules" wird ausgeführt als 1, 2 & 4 Cylindermotor entsprechend den Leistungen 4-6, 16-20 & 40-50 PS.

Die Motoren aller Grössen, sind in sämtlichen Teilen kräftig konstruirt und in den allerbesten Materialien ausgeführt.

Die Motoren " Herkules " sind Spezialconstruktionen für schwere Motor-Lastwagen und Omnibüsse, dieselben eignen sich infolge ihrer durchaus soliden kräftigen Bauart, auch besonders für Motorboote.

Jnfolge sehr grosser Dimensionierung sämtlicher laufenden Teile, Verwendung allerbester Materialien, Härtung der laufenden Teile, ist die Abnutzung eine sehr geringe und absolute Betriebssicherheit erreicht.

Die Kurbelgehäuse sind aus Stahlguss, die Kurbelwellenlager infolge Anordnung von Revisionsdeckeln leicht kontrollierbar. Die Kurbelwelle sowie Pleuelstangen aus Nickel-Chromstahl geschmiedet, Steuerräder, Regulator, Antriebräder für Magnet und Pumpe sind oel- und staubdicht im vorderen Teil des Kurbelgehäuses eingeschlossen.

Die Zündung erfolgt durch einen Hochspannungs-Magnetapparat mit Zündkerzen, ausserdem kann noch eine Reservezündung mit Accumulatoren angebracht werden.

Der Vergaser ist mit automatischer Luftzuführung versehen, erzeugt ein bei jeder Tourenzahl stets gleich bleibendes Gemisch. Er basiert auf dem Prinzip des doppelten Luftstromes unter spezieller Berücksichtigung des zur Verwendung kommenden Schwerbenzin von 0,74 bis 0,75 spezifisches Gewicht. Die Vergasung ist eine vollkommene und daher der der Benzinverbrauch ein äusserst geringer. Der Regulator ist sehr empfindlich und wirkt direkt auf die Gaszuführung. Die Verstellung gestattet eine Variation der Motortourenzahl von 200-1200 Touren per Minute.

[4] Ausschnitt aus einer technischen Beschreibung aus der Zeit der Automobilfabrikation, vermutlich durch Carl Weber initialisiert.

[5] Quelle: aus der Dokumentensammlung meiner Cousins Philipp Weber und Konrad Schwarz

Die Kühlung erfolgt durch Wasser, welches mittels einer Centrifugal-
pumpe in Umlauf versetzt wird.

Die Schmierung erfolgt automatisch durch Schmierpumpen oder durch unter dem Druck der Auspuffgase stehende Oel-Reservior mit Oel-Register an deren Schaugläsern man jederzeit die Schmierung kontrollieren kann.

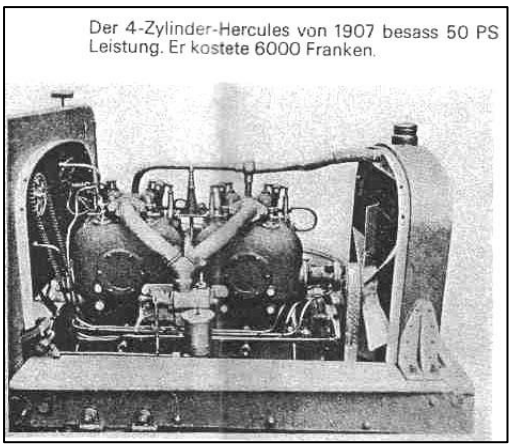
Die Motoren sind längere Zeit auf dem Bremstande gründlich ausprobiert und kommen vollkommen betriebsbereit zum Versandt

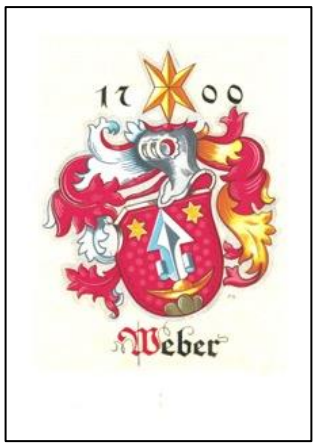
Garantie:

Für unsere Motoren übernehmen wir eine gesetzliche Garantie von 6 Monaten vom Tage der Abnahme aus unsern Werkstätten gerechnet. Diese Garantie erstreckt sich ausdrücklich auf Reparatur oder Gratis-Ersatz mangelhafter ~~hafter~~ Ausführung oder Materialfehler defekt gewordener Teile; irgend eine andere Verfügung wird nicht geleistet.

Unsere Preise verstehen sich netto ab Fabrik. 1/3 bei Bestellung, Rest bei Ablieferung, besondere Vereinbarungen vorbehalten. Transport und Verpackung zu Lasten des Bestellers.

Dieser vorliegende Entwurf über eine Motorenbeschreibung, ist nachträglich von Carl Weber korrigiert worden bevor er veröffentlicht wurde.


Der 4-Zylinder-Hercules von 1907 besass 50 PS Leistung. Er kostete 6000 Franken.



Es folgt eine technische Zusammenfassung:

Motorenspezifikation:	1. 1 Zylinder, 4 bis 6 PS 2. 2-Zylinder, 16 bis 20 PS **3.** 4-Zylinder, 40 bis 50 PS
Einsatzbereich:	Schwere Motorlastwagen, Motorboote und Omnibusse
Kurbelgehäuse und Kurbelwelle:	Kurbelgehäuse aus Stahlguss, Kurbelwelle und Pleuelstangen, geschmiedet aus Nickel-Chromstahl.
Zündung:	Hochspannungsmagnetapparat und Zündkerzen (Eigenfabrikat). Eine Reservezündung über eine Batterie ist einbaubar.
Vergaser:	Automatische Luftzuführung die ein gleichbleibende, von der Motorendrehzahl unabhängige, Gemisch garantiert. Doppelluftstromverfahren (ähnlich Doppelvergaser). Regulator wirkt auf die Gemisch-Zusammensetzung. Variation der Motorendrehzahl von 200 bis 1200 Umdrehungen pro Minute.
Benzinqualität:	Schwerbenzin 0,74 bis 0,76 spezifisches Gewicht. Die Verbrennung ist praktisch vollkommen, dies verringert den Benzinverbrauch. Aus heutiger Sicht war es ein niedertouriger, überquadratischer Motor, der einen sehr niedrigen Schadstoffausstoss produzierte.
Kühlung:	Wasserkühlung, Wasserumlauf über eine Zentrifugalpumpe. Ein offenes, durch eine angetriebene Wasserpumpe, Niederdrucksystem.
Spezifikation:	Die Motoren sind getestet und vollkommen betriebsfertig zum Versand. Es wird eine Garantieverpflichtung mitgegeben.

Eine Auswahl von Zeugnissen, um 1909:[6]

Zeugnisse
über
BENZIN-MOTOREN „HERKULES"

Gais, den 26. März 1903.

Herrn C. Weber-Landolt, Menziken (Aargau).

Mit Vergnügen konstatiere ich Ihnen, dass der mir vor 2 Jahren gelieferte 5 HP Benzin-Motor „Herkules" meinen Wünschen in jeder Beziehung entspricht. Trotz sehr starkem Gebrauch funktioniert er tadellos. Dieser Motor ist umso mehr zu empfehlen, als er von jedermann leicht bedient werden kann und keine grossen Mühen zur guten Instandhaltung verursacht. Ich werde nicht verfehlen, Ihre w. Firma überall, wo sich Gelegenheit bietet, bestens zu empfehlen.

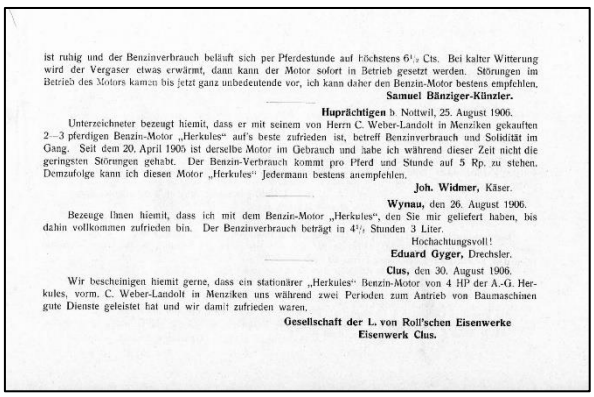
Mit vorzüglichster Hochachtung zeichne

Wilh. Bachmann, mech. Wagnerei.

Wir bezeugen Ihnen mit Vergnügen, dass wir mit den Leistungen des am 30. August 1901 von Ihnen bezogenen 7 HP Benzin-Motors sehr zufrieden sind. Derselbe funktioniert nach jeder Richtung tadellos und können wir dieses System „Herkules" allen Interessenten ohne Bedenken auf das wärmste empfehlen.

Gontenschwil, den 27. März 1903.

Frey & Wiederkehr, Papierwaren-Fabrik.



ist ruhig und der Benzinverbrauch beläuft sich per Pferdestunde auf höchstens 6½ Cts. Bei kalter Witterung wird der Vergaser etwas erwärmt, dann kann der Motor sofort in Betrieb gesetzt werden. Störungen im Betrieb des Motors kamen bis jetzt ganz unbedeutende vor, ich kann daher den Benzin-Motor bestens empfehlen.

Samuel Bänziger-Künzler.

Huprächtigen b. Nottwil, 25. August 1906.

Unterzeichneter bezeugt hiemit, dass er mit seinem von Herrn C. Weber-Landolt in Menziken gekauften 2—3 pferdigen Benzin-Motor „Herkules" auf's beste zufrieden ist, betreff Benzinverbrauch und Solidität im Gang. Seit dem 20. April 1906 ist derselbe Motor im Gebrauch und habe ich während dieser Zeit nicht die geringsten Störungen gehabt. Der Benzin-Verbrauch kommt pro Pferd und Stunde auf 5 Rp. zu stehen. Demzufolge kann ich diesen Motor „Herkules" Jedermann bestens anempfehlen.

Joh. Widmer, Käser.

Wynau, den 26. August 1906.

Bezeuge Ihnen hiemit, dass ich mit dem Benzin-Motor „Herkules", den Sie mir geliefert haben, bis dahin vollkommen zufrieden bin. Der Benzinverbrauch beträgt in 4½ Stunden 3 Liter.

Hochachtungsvoll!

Eduard Gyger, Drechsler.

Clus, den 30. August 1906.

Wir bescheinigen hiemit gerne, dass ein stationärer „Herkules" Benzin-Motor von 4 HP der A.-G. Herkules, vorm. C. Weber-Landolt in Menziken uns während zwei Perioden zum Antrieb von Baumaschinen gute Dienste geleistet hat und wir damit zufrieden waren.

Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke
Eisenwerk Clus.

[6] Quelle; aus der Dokumentensammlung von Philipp Weber und Konrad Schwarz

Zeugnisse

über gelieferte Motorwagen „HERKULES“.

Es ist mir ein Vergnügen, die **Motor-Lastwagen** von Herrn **Weber-Landolt** in Menziken (Aargau) zu empfehlen, besonders durch Ihre **Solidität, guten Gang und einfache Konstruktion.**

Ich besitze einen solchen Wagen seit 2 Jahren und bin damit sehr zufrieden.

Vevey, den 27. März 1904.

Depot der Brauerei Feldschlösschen Rheinfelden

sig. **E. FRIEDRICH.**

Zürich, den 13. November 1905.

An Herrn Ingenieur **C. Weber-Landolt,** Maschinenfabrik, Menziken.

Wir erklären hiemit wunschgemäss, dass der von Ihnen voriges Frühjahr uns gelieferte **Motor-Lastwagen** von **6 Tonnen Tragkraft,** mit kippbarer Brücke, die an ihn gestellten Anforderungen **in jeder Beziehung vollständig erfüllt.**

Materialverwaltung der Stadt Zürich

sig. **J. C. PETER,** Ing.

MOTOR-LASTWAGEN

3500 kg Tragkraft.

2 Zylinder-Motor 16 HP
magn.-elektr. Zündung.

4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.

15

Andere mechanische Produkte:[7]

Aus den Werkstätten der HERKULE fanden auch ingeniöse Nebenprodukte den Weg zum weltweiten Markt. So belegt ein «Deutsches Reichs-Patent No. 227458» den Einsatz patentierter Werkzeuge zur Leistungssteigerung durch den von Werkzeughalter «COTRUN» für Präzisionsprodukte aus der Stahlbearbeitung.

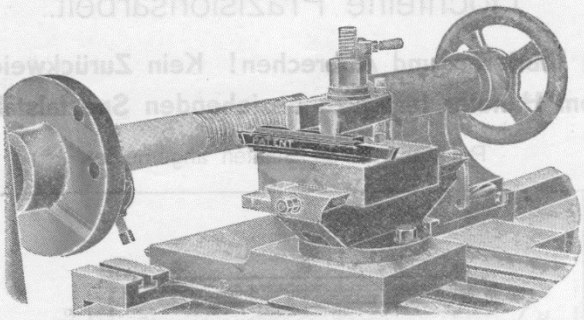
„Herkules" Automobil- & Maschinenfabrik A.-G. Menziken
vorm. C. Weber-Landolt

D.R.P. N° 227458
D.R.G.M. 421119

Konstruktion und Bezeichnung sind gesetzlich geschützt

Ohne Schrauben!

Höchste Ausnützung des Stahles!



Ohne abnützende Teile!

Solid und dauerhaft!

Nie reparaturbedürftig!

45938

Patente in allen Staaten angemeldet.

Neuer patentierter Werkzeughalter „Coturn".

Angeregt durch die vielen Erfahrungen mit Werkzeughaltern, an denen kleine Schrauben etc. vorhanden sind, welche bald unbrauchbar werden, ist es gelungen, ein solches Werkzeug ohne Schrauben herzustellen und gesetzlich schützen zu lassen.

Der hier abgebildete Stahlhalter stellt einen wesentlichen Fortschritt auf diesem Gebiete dar und vereinigt die größte Einfachheit und Dauerhaftigkeit und alle gewünschten Erfordernisse und Vorteile in sich, die an einen praktischen Stahlhalter gestellt werden müssen.

Alte Fehler und Nachteile, die sich bei allen bis jetzt existierenden Werkzeughaltern mit der Zeit herausgestellt haben, sind hier vermieden worden und stellt dieser Typ das Vollkommenste dar, was für eine rationelle Arbeitsmethode gewünscht werden kann.

Zum Gewindeschneiden ist dieser Halter ein ideales Werkzeug. **Die innere Hülse kann nach jeder Steigung leicht eingestellt werden,** ebenso kann derselbe als **Abstechstahl, Messerstahl,** überhaupt zu allen vorkommenden Arbeiten verwendet werden. Durch die seitliche Anordnung des Stahles kann ganz nahe an Absetzungen des Arbeitsstückes herangekommen werden, gleichviel ob links oder rechts, ohne daß man durch den Stahlhalter gehindert werden kann. Durch die durch Benützung dieses Stahlhalters erzielte Zeit- und Stahlersparnis macht sich derselbe in kürzester Frist bezahlt. Jeder Versuch desselben macht denselben zu einem unentbehrlichen Werkzeug. **Fachleute der Maschinenfabriken, welche dieses Werkzeug im Betrieb haben, sprechen sich nur lobend darüber aus.**

Preise:	Nr. 1 **Fr. 22.—**	Nr. 2 **Fr. 28.—**	Nr. 3 **Fr. 34.—**
Länge:	155 m/m	170 m/m	200 m/m
Schnitthöhe:	22 m/m	27 m/m	30 m/m

Andere Maße auf Wunsch der Besteller!

Äußerst praktische die Leistung erhöhende Neuerung!

TYP. EFFINGERHOF A.-G. IN BRUGG. — K 1555

Gefl. wenden!

[7] Quelle: aus der Dokumentensammlung Philipp Weber und Konrad Schwarz

Deutsches Reichs-Patent No. 227458.

Werkzeughalter „Coturn“.

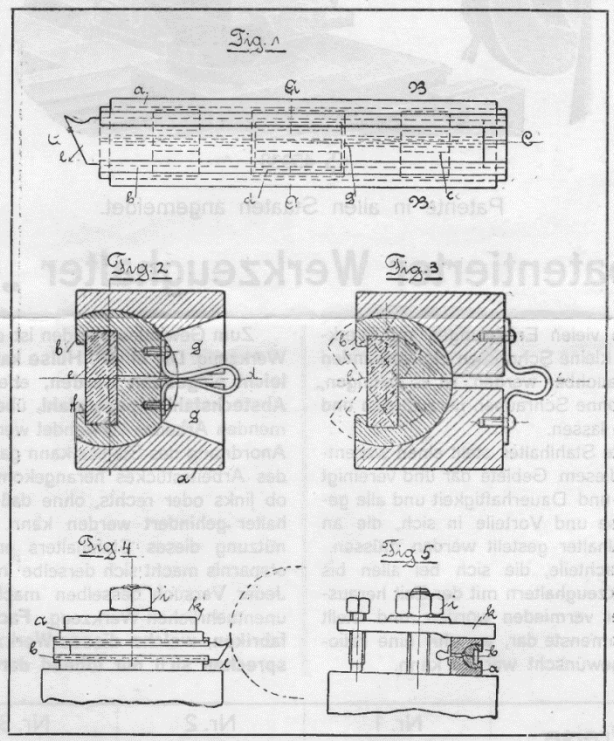
Hochfeine Präzisionsarbeit.

Kein Vibrieren und Abbrechen! Kein Zurückweichen!
Keine vom Händler fertig zu beziehenden Spezialstähle nötig!

Patente in allen Staaten angemeldet.

Unbeschränkte Garantie für jedes Stück.

An jeder Drehbank oder Hobelmaschine verwendbar.



Es können Stahlresten von 25 m/m Länge verwendet werden.

Versand nach dem In- und Auslande.

Auf Wunsch der Besteller mit Profil-Stahl ▽ ▷ ▽.

Mit Schaft von □ Querschnitt, auf Wunsch mit ▯ für amerikanische Stahlgehäuse.

Beste Referenzen!

Wiederverkäufer gesucht.

Gefl. wenden!

1908 HERKULES Automobil- und Maschinenfabrik, A.-G. Menziken:[8]

Die auf 1908 fertiggestellte Dokumentation (Entwurf auf Seite 20-21):

„HERKULES"

Automobil- und Maschinenfabrik, A.-G.

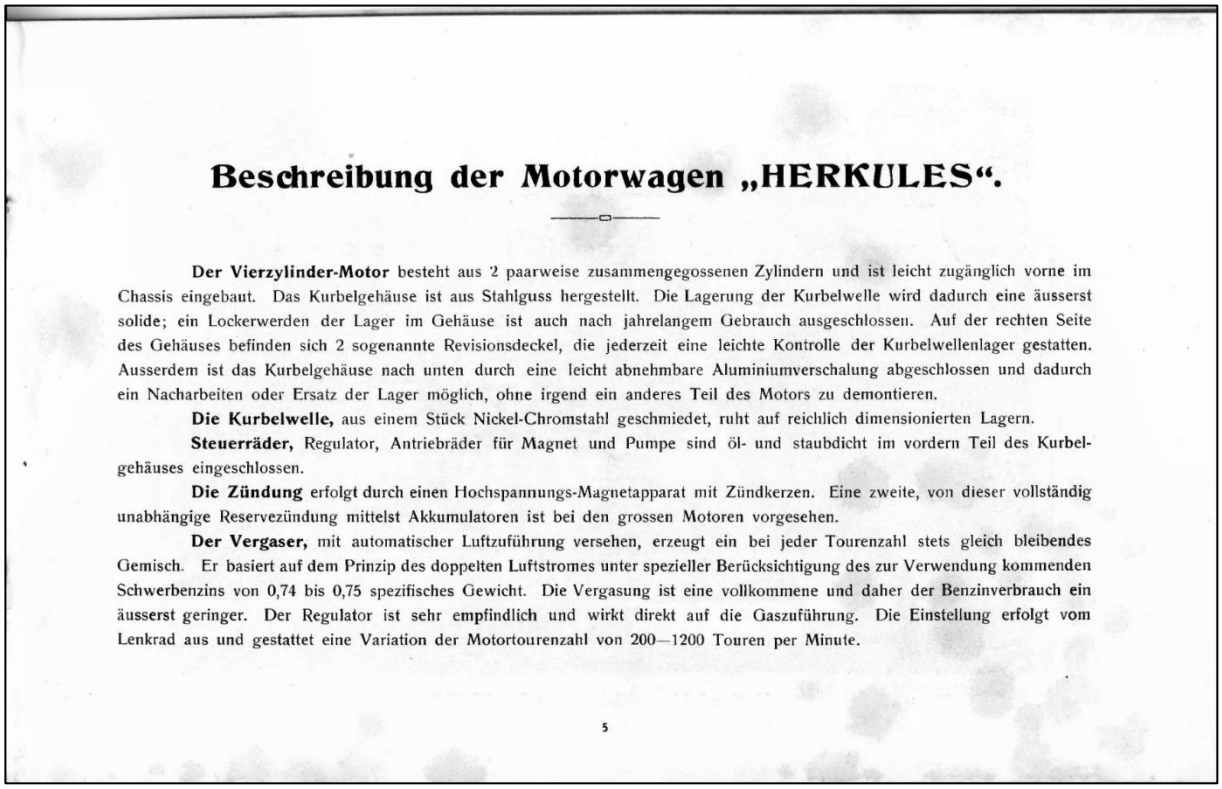
vormals

C. Weber-Landolt

MENZIKEN (Schweiz)

Telephon- und Telegrammadrese:
„HERKULES" MENZIKEN

1908



Beschreibung der Motorwagen „HERKULES".

Der Vierzylinder-Motor besteht aus 2 paarweise zusammengegossenen Zylindern und ist leicht zugänglich vorne im Chassis eingebaut. Das Kurbelgehäuse ist aus Stahlguss hergestellt. Die Lagerung der Kurbelwelle wird dadurch eine äusserst solide; ein Lockerwerden der Lager im Gehäuse ist auch nach jahrelangem Gebrauch ausgeschlossen. Auf der rechten Seite des Gehäuses befinden sich 2 sogenannte Revisionsdeckel, die jederzeit eine leichte Kontrolle der Kurbelwellenlager gestatten. Ausserdem ist das Kurbelgehäuse nach unten durch eine leicht abnehmbare Aluminiumverschalung abgeschlossen und dadurch ein Nacharbeiten oder Ersatz der Lager möglich, ohne irgend ein anderes Teil des Motors zu demontieren.

Die Kurbelwelle, aus einem Stück Nickel-Chromstahl geschmiedet, ruht auf reichlich dimensionierten Lagern.

Steuerräder, Regulator, Antriebräder für Magnet und Pumpe sind öl- und staubdicht im vordern Teil des Kurbelgehäuses eingeschlossen.

Die Zündung erfolgt durch einen Hochspannungs-Magnetapparat mit Zündkerzen. Eine zweite, von dieser vollständig unabhängige Reservezündung mittelst Akkumulatoren ist bei den grossen Motoren vorgesehen.

Der Vergaser, mit automatischer Luftzuführung versehen, erzeugt ein bei jeder Tourenzahl stets gleich bleibendes Gemisch. Er basiert auf dem Prinzip des doppelten Luftstromes unter spezieller Berücksichtigung des zur Verwendung kommenden Schwerbenzins von 0,74 bis 0,75 spezifisches Gewicht. Die Vergasung ist eine vollkommene und daher der Benzinverbrauch ein äusserst geringer. Der Regulator ist sehr empfindlich und wirkt direkt auf die Gaszuführung. Die Einstellung erfolgt vom Lenkrad aus und gestattet eine Variation der Motortourenzahl von 200—1200 Touren per Minute.

5

[8] Quelle: aus der Dokumentensammlung Philipp Weber und Konrad Schwarz

Die Kühlung erfolgt durch einen den vordern Abschluss des Wagens bildenden Kühlapparat mit Ventilator und Centrifugalpumpe. Der Ventilator läuft auf Kugellagern auf exzentrischem Bolzen, welcher eine leicht von Hand regulierbare Spannung des Antriebriemens gestattet.

Die Schmierung erfolgt automatisch; bei den Vierzylinder-Motoren durch Schmierpumpe, bei den Zweizylinder-Motoren unter dem Druck der Auspuffgase. Der Oelstand im Kurbelgehäuse kann durch die Revisionsdeckel jederzeit leicht kontrolliert werden.

Bei den Zweizylinder-Motoren sind die Hauptbestandteile nach den gleichen Prinzipien gebaut wie bei den Vierzylindern.

Die Steuerung ist stossfrei und in allen der Abnützung unterworfenen Teilen nachstellbar.

Zur Kraftübertragung vom Motor auf das Wechselrädergetriebe dient eine progressiv wirkende Kupplung, die durch einen Fusshebel betätigt wird. Der Hinterradantrieb erfolgt durch 2 Doppelrollenketten.

Das Getriebe besitzt 4 Geschwindigkeiten vorwärts und 1 Rücklauf. Zu seiner Herstellung wird nur bestes, zweckentsprechendes Material verwendet. Bei den Getrieben für die Vierzylinder-Motoren sind die Zahnräder aus Nickelstahl geschmiedet und gehärtet, die Wellen laufen auf reichlich dimensionierten Kugellagern.

Jeder Wagen besitzt 2 von einander unabhängige Bremsen auf die Hinterräder und 1 Bremse auf das Getriebe. Alle drei sind leicht nachstellbar und vor- und rückwärts gleich wirkend; die Hinterradbremsen sind Innenbremsen. Durch eine besondere Vorrichtung am Karburateur kann bei Bergabfahrten der Motor ebenfalls als Bremse benützt werden, ohne dass dadurch Benzin verbraucht oder Oel in die Zylinder gesaugt wird.

Starke Bergstützen verhindern ein unbeabsichtigtes Rückwärtsfahren des Wagens und dienen zum bessern Anfahren auf grossen Steigungen. Vorder- und Hinterräder laufen auf harten, geschliffenen Patentachsen mit auswechselbaren Bronzebüchsen.

7

Die Räder sind aus bestgeeignetem Holz- oder Stahlguss angefertigt und erhalten für die schweren Wagen gewalzte Stahlreifen, für die leichtern Wagen Eisen oder Gummireifen.

Die Benzinbehälter sind so dimensioniert, dass sie für reichlich 10stündigen Betrieb Brennstoff fassen. Das Benzin wird teils durch natürlichen Druck teils durch den Druck der Auspuffgase dem Karburateur zugeführt.

Die Ladebrücke wird nach Wunsch des Käufers ausgeführt und zwar je nach dem Verwendungszweck als offene oder überdachte ebene Pritsche, mit oder ohne Aufstelladen, als Kippbrücke oder als Rollbrücke.

Die Wagen überwinden voll belastet auf guten Strassen Steigungen bis 15 %; die Maximalgeschwindigkeit auf der Ebene bei belastetem Fahrzeug beträgt ca. 15 km per Stunde mit Eisenbereifung und ca. 20 bis 22 km per Stunde mit Gummibereifung.

Obige Geschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden.

Die Wagen kommen vollständig betriebsbereit mit nachstehendem Zubehör zum Versandt:
2 Laternen vorn und eine Laterne hinten am Wagen, 2 Ventile, 2 Reservezünder, Reservekettenglieder, 1 Benzintrichter, diverse Dichtungsringe, Oelkanne etc.; ferner die notwendigen Werkzeuge: 2 Achsmutterschlüssel, 1 Schlüssel zum Benzinreservoir, diverse Gabelschlüssel, Ventilschlüssel, Durchschläge, Meissel, Hammer, Zange, Schraubenzieher etc. etc.

Lieferungsbedingungen.

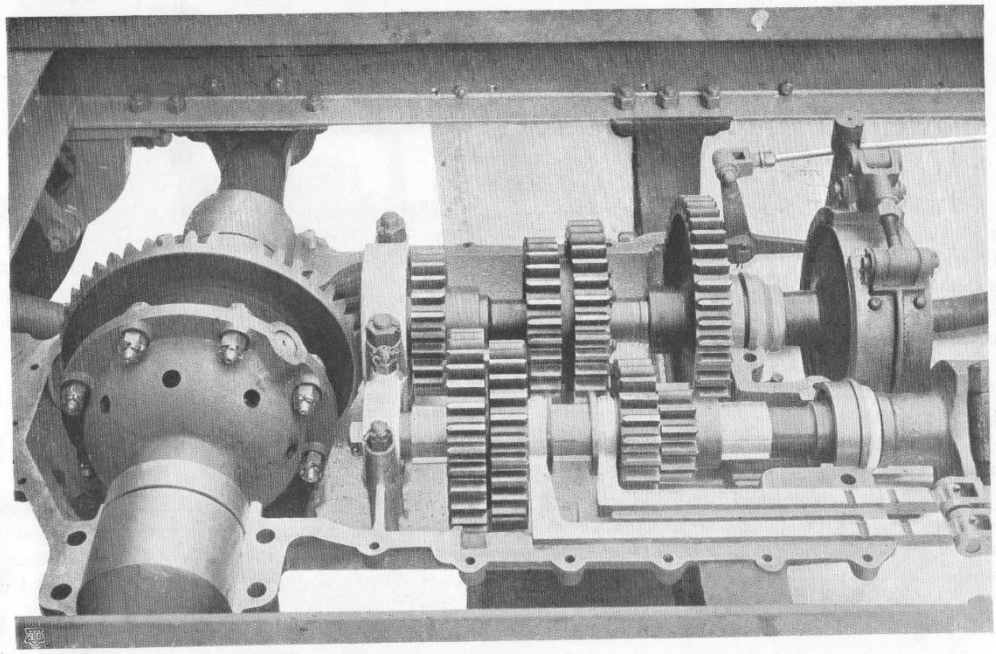
Unsere Preise verstehen sich netto ab Fabrik, zahlbar 1/3 bei Bestellung, Rest bei Ablieferung, besondere Vereinbarungen vorbehalten. Transport und Verpackung zu Lasten des Bestellers.

Für unsere Wagen übernehmen wir eine gesetzliche Garantie von 6 Monaten vom Tage der Abnahme aus unseren Werkstätten gerechnet. Diese Garantie erstreckt sich ausdrücklich auf Reparatur oder Gratis-Ersatz infolge mangelhafter Ausführung oder Materialfehler defekt gewordener Teile; irgend eine andere Vergütung wird nicht geleistet. Der kostenlose Ersatz in unserer Fabrik kann nur verlangt werden, wenn uns die schadhaften Stücke franko zugesandt werden, damit wir unserseits den Fehler konstatieren können. In keinem Falle übernehmen wir die Kosten für die nicht in unserer Fabrik ausgeführten Reparaturen. Für Gummireifen und Zündapparate sind die von unsern Lieferanten zugestandenen Garantiebedingungen massgebend. Ohne gegenteilige Abmachung werden Ersatzstücke nur gegen Nachnahme versandt.

Wir halten uns zur Verfügung der Käufer, um sie während einigen Tagen in unsern Werkstätten anzulernen und Ihnen die nötigen Instruktionen betreffs Führung und Unterhalt unserer Wagen zu geben. Auf Wunsch stellen wir für einige Tage einen Monteur zur Instruktion zur Verfügung. Unterhalts- und Reisespesen gehen in diesem Falle zu Lasten des Käufers. Der Käufer übernimmt die Verantwortung für Beschädigung oder Unfälle, die sich während der Dauer des Anlernens ereignen können.

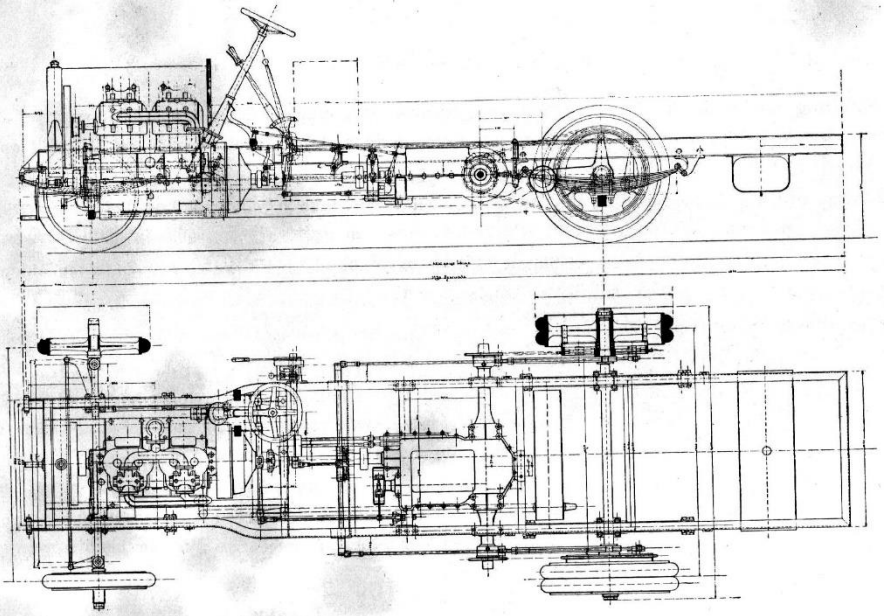
Bei allfälligen Streitigkeiten ist nur das Aargauische Handelsgericht zuständig.

3



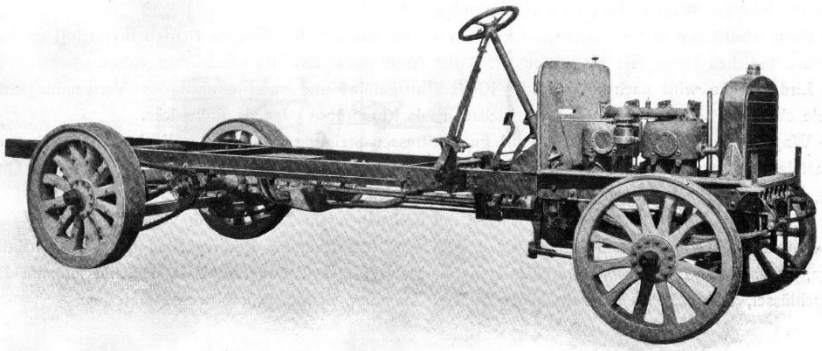
Wechselrädergehäuse zu 40—45 HP.

6



Chassis für Omnibus und Lastwagen.
35—40 Personen. 5000—6000 kg Tragkraft.

8



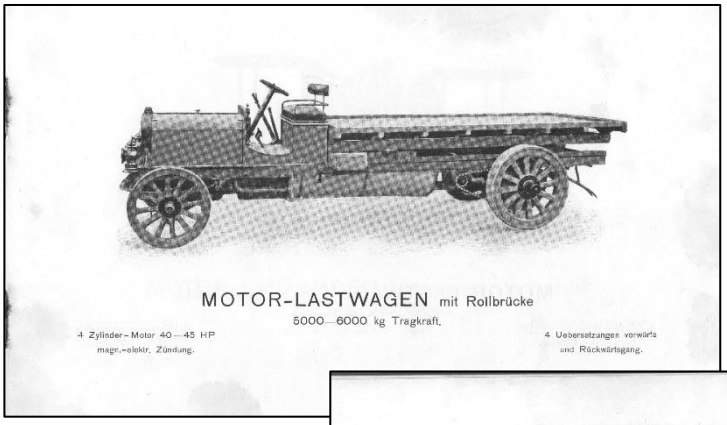
CHASSIS

für 5000—6000 kg Tragkraft.

4 Zylinder-Motor 40—45 HP
magn.-elektr. Zündung.

4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.

10

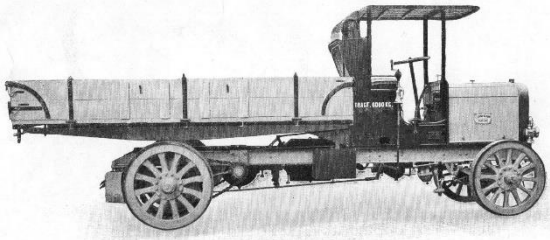


MOTOR-LASTWAGEN mit Rollbrücke

5000—6000 kg Tragkraft.

4 Zylinder-Motor 40—45 HP
magn.-elektr. Zündung.

4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.

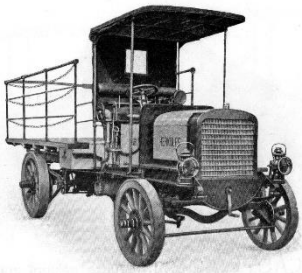


MOTOR-LASTWAGEN mit kippbarer Brücke

5000—6000 kg Tragkraft.

4 Zylinder-Motor 40—45 HP
magn.-elektr. Zündung.

4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.



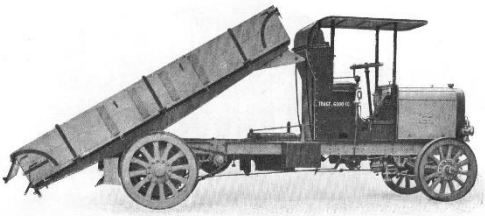
MOTOR-LASTWAGEN für Biertransport

3500 kg Tragkraft.

2 Zylinder-Motor 16 HP
magn.-elektr. Zündung.

4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.

14



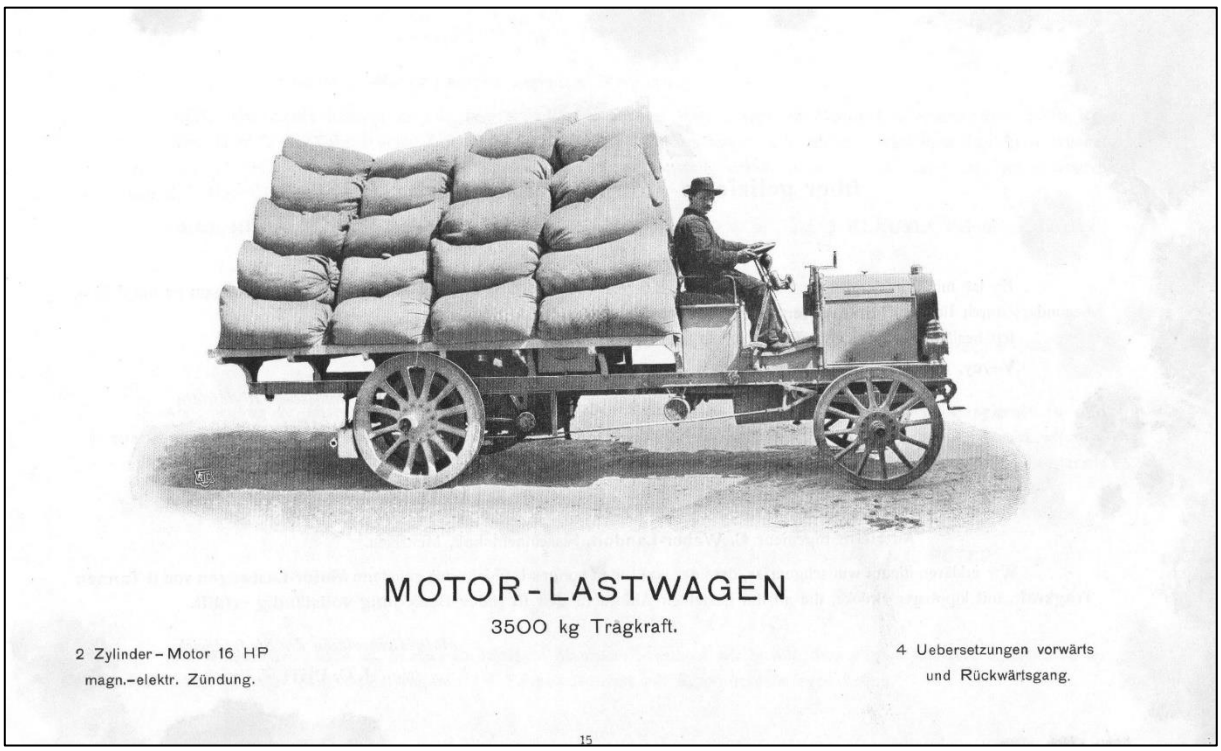
MOTOR-LASTWAGEN, Brücke gekippt zum Entleeren

5000—6000 kg Tragkraft.

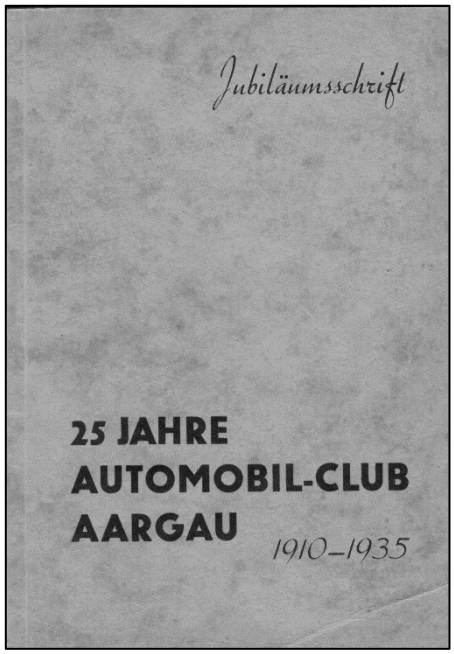
4 Zylinder-Motor 40—45 HP
magn.-elektr. Zündung.

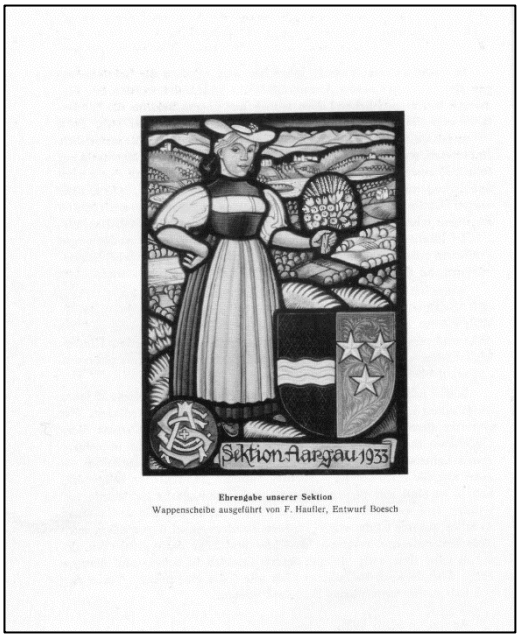
4 Uebersetzungen vorwärts
und Rückwärtsgang.

13



Auszug aus der Jubiläumsschrift «25 Jahre Automobil-Club Aargau 1910 bis 1935[9]

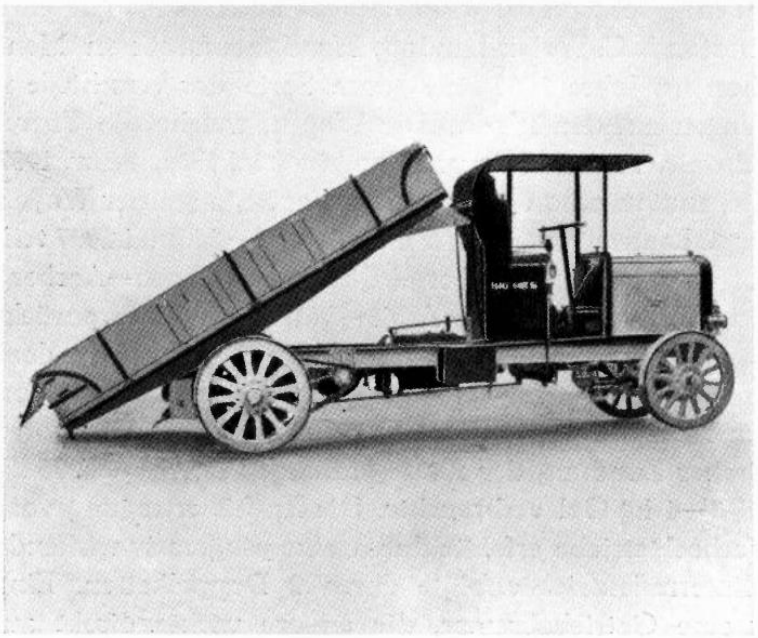




[9] Quelle: aus der Dokumentensammlung Philipp Weber und Konrad Schwarz

Benz & Cie., Mannheim, Benzin-Motorwagen für zwei Personen und Vordersitz für Kind, 3 HP, 390 kg Vollgummireifen, Halbverdeck und Spritzleder Fr. 4000.— franko Schweiz, mit Pneumatiks Fr. 440.— mehr. — Motorwagen für 3—4 Personen 5 HP, 1-zylinderig 725 kg Fr. 6000.—; für 5 Personen, 8 HP, 2-zylindrig, 1070 kg, Fr. 8400.— franko. — Wenn ein früheres Vorstandsmitglied berichtet, im Jahre 1901 habe ein Freund einen Peugeot- oder Renault-Wagen gekauft und nachdem er die Schweiz nach allen Richtungen durchquerte, sei er allein über den Gotthard gefahren und in den italienischen Dörfern habe man geglaubt, der leibhaftige Teufel komme angefahren, so begreifen wir das und müssen aber auch den Mut bewundern, den dieser Fahrer aufbrachte. — Im Jahre 1902 fand das erste Gordon-Bennet-Rennen Paris-Wien statt, wobei die Fahrer auch durch die Schweiz kamen. Da sah man dann schon ganz tüchtige Vehikel. Nicht mehr diese Kutschen, sondern Wagen, die sich durch ihren grossen Kühler sofort als Autos zu erkennen gaben. Und wie sie fuhren! Waren es 40 oder 50 km, ich weiss es nicht, aber wie die in Zürich die Rämistrasse hinauf fuhren, da hielten wir es in den Schulbänken nicht mehr aus, das war etwas zu aufregendes. — Die ersten Automobile, die bei uns auftraten, waren Benz-Wagen und elektrische, später treffen wir die französischen Renault und Peugeot und dann kamen auch schweizerische Pic-Pic (Picard und Pictet in Genf). In Olten fabrizierte Wyss vorzügliche Wagen, die spätern „Berna". Wenig bekannt ist es, dass aber auch im Aargau eine Automobilfabrik bestand. C. Weber-Landolt, Maschinenfabrik in Menziken, brachte schon im Jahre 1905 eine ganze Serie der verschiedensten „Herkules"-Wagen auf den Markt. Die Wagen, welche die Firma an der 2. und 3. schweiz. Automobilausstellung im Mai 1906, bezw. 1907 in Zürich ausstellte, muten schon ganz modern an. Ein solcher Wagen nahm auch an der 1. Lastwagen-Konkurrenz vom 10.—14. Mai 1907 teil, bei welcher die Strecke Zürich—Bözberg—Basel—Solothurn—Aarberg —Bern—Thun—Schallenberg—Luzern—Albis—Zürich 371,2 km zurückzulegen war. Dem Wagen „Herkules" 16 HP mit 3500 kg Traglast, dem einzigen mit Eisenreifen wurde für seine ganz vorzügliche Leistung von der Jury eine extra Medaille gewidmet. Es war ein Zweizylinder-Motor mit magnetelektrischer Zündung der für 10-stündigen Betrieb ca. 75 kg Schwerbenzin und 3—4 kg Oel verbrauchte. Die Kraftübertragung vom Motor auf das Wechselgetriebe erfolgte durch eine progressiv wirkende Kuppelung, der Hinterradantrieb erfolgte durch 2 Doppelketten. Eine der Bremsen war eine Getriebebremse, die andere wirkte direkt auf

die Hinterräder und zwar noch ganz wie bei Fuhrwerken durch zwei grosse Bremsklötze. Im Katalog von 1908 finden wir schon starke Vierzylinder-Motoren aus 2 paarweise zusammengegossenen Zylindern mit 40—45 HP Leistung. Nebst der Zündung durch einen Hochspannung-Magnetapparat mit Zündkerzen war schon eine zweite ganz unabhängige Reservezündung mittelst Akkumulatoren vorgesehen. Auch ein Lastwagen mit kippbarer Brücke ist schon vorhanden. Alles war mustergültig ausgedacht und ausgeführt. An Personenwagen wurden fabriziert: Tonnean für 4 Personen, Einzelzylinder 6 HP Motor, 6 bis 30 km/Std., Pneumatik-Bereifung. Motor-Omnibus für 8 Personen, Zweizylinder 6 HP Motor, 6—20 km/Std. Motor-Break für 8 Personen, Vierzylinder 12 HP Motor, 10—45 km/Std. mit Rückwärtsgang. Auch bei den Personenwagen dienten zur Kraftübertragung auf die Hinterräder Ketten. Wir hatten also in unserer engen Heimat eine leistungsfähige Automobilfabrik, die sich wohl sehen lassen durfte, schade dass sie, wie alle andern (mit zwei Ausnahmen) der ausländischen Konkurrenz unterliegen musste. — Die Entwicklung des Autos seit jener Zeit haben ja noch viele unter uns miterlebt und trotzdem hat man Mühe, sich in Gedanken in die Anfangsjahre zurückzuversetzen. Helfen wir etwas nach. Typische Kutschenform, Motor unter dem Wagen, kein Kühler, Kotflügel aus Leder, ein oder zwei Sitze mit Rücken gegen



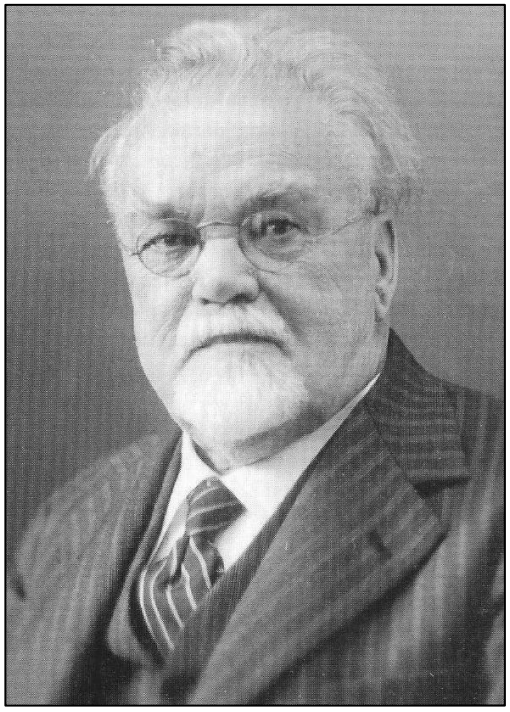
Motor-Lastwagen der Firma Weber-Landolt Menziken, 1906

20

Biografien:

Carl Heinrich Weber-Landolt[10]

Der jüngste Sohn von G. H. Weber-Fischer, wird 1856 in Menziken geboren. Der elterliche Fabrikbetrieb war auf Appretur-, Weberei-, Tuchfärberei- und Göpelbetrieb ausgerichtet. Der Stammbaum dieser Weber-Familie lässt sich in Menziken bis ins 16. Jahrhundert zurückverfolgen. Im 18. Jahrhundert wurde Melchior Weber als «Spitzenschnider» ins Dorfvokabular aufgenommen. Aus dieser Zeit stammt der «Tröckneturm» der bis zum heutigen Tag überlebt hat.



Fabrik Altau um 1890 von Süden. In Weber-Besitz war zunächst nur die Westhälfte. Links: ehemaliges Appreturgebäude und Tröckneturm (1897 durch einen neuen Anbau ersetzt).

Karl (später Carl), besuchte die Bezirksschule in Reinach. Dann die Realschule in Basel. Darauf folgte die Weiterbildung zum Ingenieur ETH. In Zürich. Er diplomierte 1878. Verliess sein Heimatort um weitere Studien in Paris bei der «Compagnie générale du Gaz» zu absolvieren. Im Jahre 1881 kehrte er in den elterlichen Betrieb in Menziken zurück. Zuerst als Prokurist der Tuchfärberei. Nach dem der Vater starb wurde er zusammen mit seinem Bruder Emil Geschäftsinhaber. Der Konkurrenzdruck durch die Technisierung der Textilindustrie wurde zu gross, es fehlten die Energieressourcen. Um 1890 wurde das Textilgeschäft als unrentabel aufgehoben. Die starke Verbundenheit mit den Oberwynentaler Tabakfabriken führte dazu, dass Carl 1881 ein chemisches Verfahren entwickelte um aus der anfallenden Tabaklauge reines Nikotin zu gewinnen. Es wurde die erste Kentucky-Tabaklaugen Siederei in der Schweiz. Im Jahre 1884 heiratete er Reine Landolt. Die Tochter aus der Farbfabrik Landolt in Aarau. 1884/85 wurde eine mechanische Werkstätte aufgebaut. Dann folgte eine innovative Phase im Bereich Motoren-, Fahrzeug-, Heizungselemente- und mechanisches Zubehör. Alles war möglich. Von Motoren die in der chemischen Refraktionsverfahren zur Nikotingewinnung, oder Wasserförderung etc. Anwendungen gefunden hat. Nicht nur das, Carl verbesserte die Vergaser zur Luftgemischzusammensetzung. Verbesserungen in der Fahrzeugbereifungstechnik. Motorenkonstruktion für den Allgemeinbedarf, die auch entsprechend unproblematisch gewartet werden konnten. Die Eidgenossenschaft forderte Versuchsfahrzeuge für den Armeeeinsatz und prüfte sogar ob in Menziken ein Automobilpark eingerichtet werden könnte. Mein Urgrossvater kann ich sehr gut verstehen, ich kann nachvollziehen, dass es ihn immer wieder zu neuen Ufern gezogen hat. Seinen Mut die Autoproduktion zu Gunsten der Tabakindustrie aufzugeben, weil er den Markt knallhartanalysierte. Im Jahre 1905 war er treibende Kraft, zusammen mit Alfred Gautschi, die Al Menziken zu gründen. Zuerst als Verwaltungsratspräsident und Mitglied des Verwaltungsrates bis 1932. Über die Technik und die Zeit der Motoren- und Fahrzeugherstellung habe ich in den zwei vorhergehenden Kapitelumschrieben. Ich war gerade etwas mehr als Jährig, als mein

[10] Quellen: u.a. Jahresschrift der Historischen Vereinigung Wynental (1995/96); Ernst Lanz, Rain LU. Und eigene Ressourcen.

Urgrossvater Carl starb. Meine Grossmutter erzählte mir eine Episode. Carl war sehr empfindlich was seinen Bart betraf. Niemand durfte diesem zu nahekommen. Als er mich auf dem Arm hielt, hätte ich sofort in seinen Bart gegriffen. Alle waren entsetzt was nun die Reaktion von Carl sein würde. Er hätte jedoch mit voller Freude den «Eingriff» über sich ergehen lassen und herzlich gelacht. Wir hätten vermutlich ein ganz gutes Gespann gegeben, wenn der Tod nicht dazwischengefunkt hätte. Sein Hund, Donar, ein Schäfer ist mir immer noch in Erinnerung geblieben, trotz meines damaligen Alters. Als ich kürzlich ein Foto sah mit einem Hund erkannte ich Donar sofort.

Familienfoto, Carl und Reine, Sohn Karl und Tochter Reine

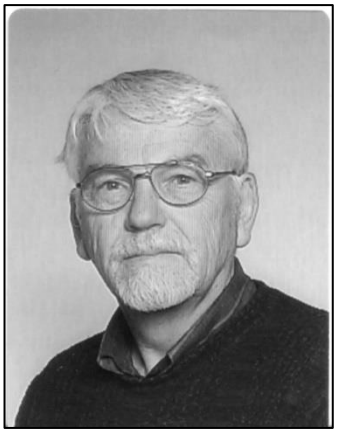
Jugendfoto von Carl

Familienfoto, Grosseltern Carl und Reine zusammen mit der Familie des Sohnes Karl. Vater Karl und Gattin Clara mit den Kindern, Rita, Hansheinrich, Ulrich und Christine im Garten. Im Hintergrund Reine Baur mit Ehemann.

Das Wohnhaus der Familie Weber in Menziken, an der Herkulesstrasse. Es steht heute noch.

Karl Hansheinrich Weber -Hediger:

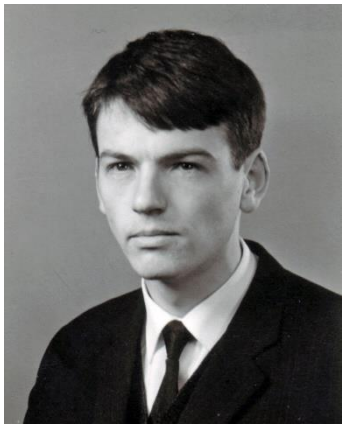
Der Verfasser dieser Dokumentation und Nachfahre von Carl Heinrich Weber-Landolt.

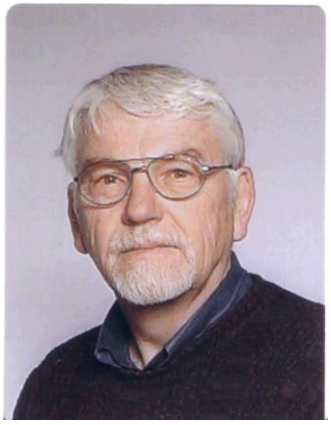


Ich wurde 1941 in Menziken geboren. Ebenfalls die Bezirksschule in Menziken besucht. 1957-1962 Lehre zum Automechaniker in Menziken. 1963 Weiterausbildung zum Flugzeugmechaniker. Besuch technischer Fachschulen. 1964 technischer Sachbearbeiter in der Aluminium-AG, Menziken. 1965 habe ich Anne Hediger aus Gontenschwil geheiratet. 1969 Probezeit als Berufsunteroffizier in der Schweizer Armee auf dem Waffenplatz Thun. 1970 Wahl zum Berufsunteroffizier als Fachlehrer für Automobiltechnik an den Automechaniker Schulen in Thun. 1969 bis 1979 Fachlehrer, Administrator, nebenamtlicher Berufsschullehrer für Automobilelektrik und Elektronik an der Berufsschule Interlaken. 1980 bis 1988 Abkommandierung und Projektleiter KOMPASS, Stab Gruppe für Generalstabsdienste. Weiterausbildung zum Informatiker und Informatikausbildner. 1989 bis 1994 Abkommandierung in den diplomatischen Aussendienst der Armee zur Schweizer Botschaft in Washington D.C. Akkreditiert bei den US.-Streitkräften als Warrant Officer First Class. Ab 1994 Abkommandierung in eine Forschungsgruppe für militärische Führungs- und Informationstechnik. 1999 pensioniert, bis 2008 freiwilliger Mitarbeiter bei der RUAG, Spezialist für computergesteuerte Büroautomation. Ab 2013 Studien an der Fakultät der Theologie, Fachgebiet Dogmatik.

Ich und meine Frau Anne durften zwei Söhne bekommen. Hansheinrich ist Jurist in Thun, Christoph ist Prof. Dr. der Philosophie an der Universität von Denton in Texas (USA).

Wenn ich zurückblicke, habe ich als ältester und einziger Nachkomme, zusammen mit 11 Cousinen und Cousins, eine beträchtliche Zeit meine Tätigkeit im Bereich der Automobiltechnik verbracht. Ich wurde ebenfalls angetrieben immer das neueste zu versuchen und durfte zur richtigen Zeit in die Anfänge der Informatik des Schweizer Militärs einsteigen. Heute ist die Informatik mein linkes Standbein, die Theologie das rechte.



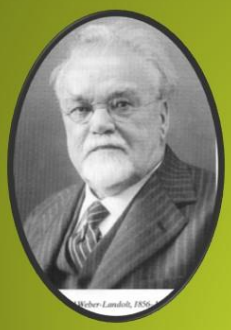


Aus dem Nachlass der Nachkommen von Carl Weber-Landolt.

Fotos/Grafik: aus dem Nachlass der Familie Weber.

Die Bildergalerie:

Carl Weber -Landolt



Carl Heinrich Weber wurde 1856 in Menziken, einem Dorf im aargauischen Wynental, geboren.

1878 wurde er zum Maschinenbauingenieur der ETH diplomiert und weilte von 1878 bis 1881 in der «Compagnie générale du gaz» in Paris.

Danach trat er in die väterliche Tuchfärberei G.H. Weber-Fischer als Prokurist ein. Zwei Jahre später eröffnete er die erste Tabaklaugensiederei in der Region. Er entlastete so die Tabakindustrie durch ein Recycling-Verfahren. Dem Betrieb wurde eine mechanische Werkstätte angegliedert und mit dem Bau von Petroleum- und Benzinmotoren begonnen.

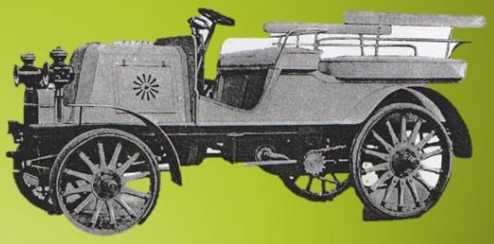
Gasmotor-Anlagen und Motorwagen und patentierte Ripprohrheizradiatoren der Marke HERKULES

Hauptstandbein der Fabrikation

HERKULES

HERKULES Motor-Break, 8 Personen
Mit einem 4-Zylindermeoter von 12 PS
Geschwindigkeit: 10 bis 45 km/h

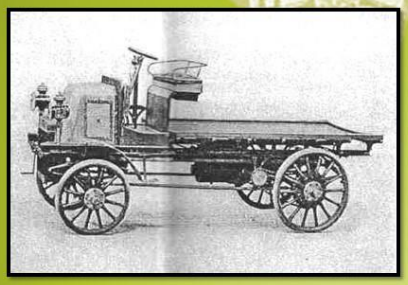
Privatfahrzeug im Garten
des Besitzers
Carl Weber-Landolt



1907

HERKULES

HERKULES-Lastwagen als Brauereifahrzeug karossiert.
Nutzlast: 3,5 t mit einem 2-Zylindermotor von 16 PS Leistung



HERKULES-Kleinlaster, 1250 kg Nutzlast.
Baujahr 1902. 2-Zylindermotor von 6 PS.
Geschwindigkeit 20 km/h. Getriebe mit
vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang.
Vollgummibereifung

1902

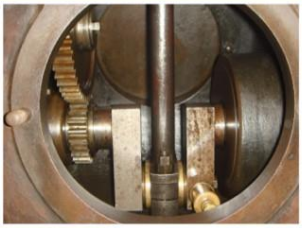
HERKULES
HERKULES Tonneau 1902
Personenwagen mit einem Ein-Zylindermotor
Zu 6 PS und einem Dreiganggetriebe.
Motorlastwage Marke HERKULES
Evaluationsfahrzeug zur Verwendung
in der Schweizer Armee
Motorfahrzeugnummer 10
10

HERKULES
HERKULES Motor-Lieferwagen mit 3500 kg
Tragkraft. 2-Zylindermotor von 14 PS
Geschwindigkeit: 15 km/h
BIER BRAUEREI MENZIKEN
HERKULES Omnibus 1902
8-Plätzer mit 2-Zylinder-Motor
zu 6 PS
1902

Werklastwagen vor einer Wynentaler Mühle

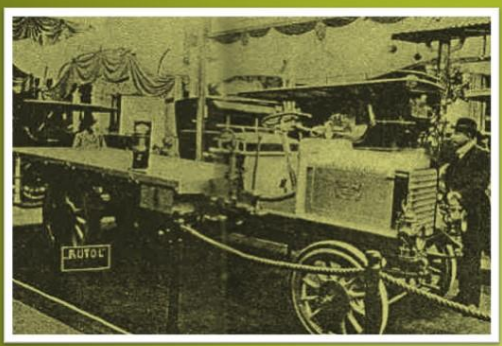
HERKULES

Das Kurbelgehäuse des
1-Zylinder Benzinmotors

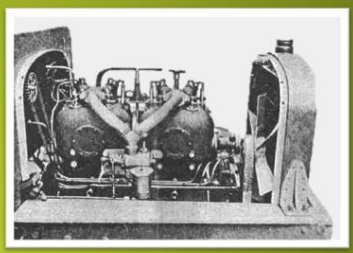


Automobilausstellung
HERKULES Nutzfahrzeug.
Vollgummibereifung und einen 4-Zylindermoter zu 50 PS

HERKULES

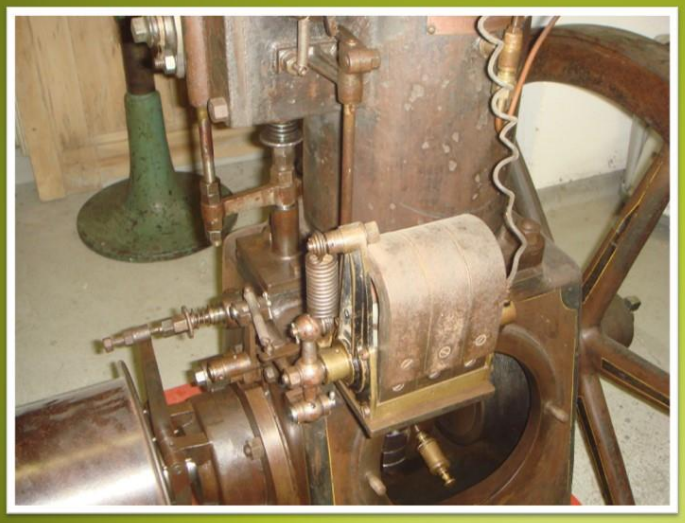


1907



Der 4-Zylinder HERKULES
Kam auf 50 PS und kostete
Damals 6000. Franken

1-Zylinder Verbrennungsmotor.
Mit der patentierten Abschnapp-Zündung
ein Vorgänger der BOSCH-Zündung



Kurbelgehäuse des 1-Zylinder Verbrennungsmotors

Dieser 1-Zylindermotor war bis in die 50iger Jahre in Betrieb der Firma HERKULES-Menziken

Carl Weber -Landolt
HERKULES
HERKULES
Automobil- und Maschinenfabrik A.G.
MENZIKEN (SCHWEIZ)
1906

Was übrig blieb