

Bootsmotorenbau im ostdeutschen Binnenland (bis 1945)

Rudolph, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rudolph, W. (1998). Bootsmotorenbau im ostdeutschen Binnenland (bis 1945). *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, 255-278. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54191-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

BOOTSMOTORENBAU IM OSTDEUTSCHEN BINNENLAND (BIS 1945)

VON WOLFGANG RUDOLPH

Die vorliegende Darstellung weicht ab vom Schema der beiden früheren Regionalbeiträge zum Motorenbau an den deutschen Küsten (Ostseeküste 1996, Nordseeküste 1997). In diesem dritten Teil der Untersuchung mußten viele Personalangaben sowie eine Menge wünschenswerter Einzelheiten über die jeweiligen Produktionen offen bleiben. Sie ließen sich nicht mehr erhellen: Zu groß waren die Verluste an Archivalien in und nach dem Zweiten Weltkrieg, und mancherlei wurde auch noch bei der Wiedervereinigung (1990) sinnlos vernichtet. Als Hauptquellen dienten wiederum das Deutsche Reichs-Adreßbuch für Industrie und Gewerbe, der Deutsche Reichsanzeiger, das Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften, das Handbuch der Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbH) sowie eine Vielzahl örtlicher Adreßbücher und Amtlicher Fernsprechverzeichnisse – daneben die Anzeigenseiten der führenden deutschen Fachzeitschriften (zwischen 1895 und 1945): Werft Reederei Hafen, Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Deutsche Fischwirtschaft, Gasmotorentchnik, Der Ölmotor/Der Wirtschaftsmotor, Der Motorwagen, Die Yacht, Motorschiff/Motorboot sowie Kanusport. Als interessantes neues Quellenmaterial erwiesen sich zwei Standardwerke der deutschen Automobilgeschichte (Seherr-Thoss 1974, Gränz & Kirchberg 1975). In der vorliegenden Studie werden jedoch nur diejenigen Herstellerfirmen aufgeführt, bei denen – wie z.B. in den Fällen Nacke (Coswig), Hering (Ronneburg), Elite (Brand) oder VOMAG (Plauen) und FAMO (Breslau) – in Werbeanzeigen, internem Schriftgut oder in den Beiträgen der Fachpresse ausdrücklich auf eine Verwendung der gefertigten Motoren als Boots- bzw. Schiffsantrieb hingewiesen wurde. Im Prinzip ließen sich ja viele ältere Lastwagenmaschinen und Pkw-Antriebe ohne allzu schwerwiegende Veränderungen zum Einbau in Schiffsfahrzeuge umfunktionieren. Grundsätzlich unberücksichtigt bleibt hier der nicht unerhebliche militärtechnische Anteil der Motorenproduktion während der beiden Weltkriege: z.B. bei Steudel (Kamenz) zum Antrieb von Pionierpontons und Sturmbooten, bei FAMO während der Verteidigung der Festung Breslau, aber auch von Klingebiel (Schwerin), Grade (Magdeburg), VOMAG (Plauen) und anderen.

Weit schlechter als in den Küsten-Bundesländern ist es im ostdeutschen Binnenland um den musealen Erhalt von Bootsmotoren bestellt: Von den hier nachgewiesenen 37 Firmen sind lediglich Exemplare der fünf Fabriken Buckau Wolf, Jaehne, Junkers, Leisnig und Raab erhalten geblieben – und zwar sämtlich als Zufallserwerbungen, keineswegs als Folge systematischer Suche und Sammlung.¹

Anders als in den beiden ersten Teilen erfolgt in diesem Überblick die Darstellung der Produktionen in der alphabetischen Reihung der 31 Herstellungsplätze. Der Raum Groß-Berlin muß dabei jedoch wegen seines Umfangs (mit ca. 60 Herstellern) als Teil IV im nächsten Band abgehandelt werden.

Zur regionalen Entwicklungsgeschichte soll nur kurz angedeutet werden, daß in den östlichen deutschen Binnenterritorien die frühesten speziellen Bootsmotoren an Plätzen her-

gestellt worden sind, wo man es heute kaum noch erwarten dürfte: in Magdeburg (Langensiepen 1891), in Leipzig (Grob 1891), auch in Coswig bei Dresden (Nacke 1901). Sehr rasch zog dann aber das Berliner Gewerbe nach – ab 1901 mit Dürr und Kämper. Von Berlin aus trat der deutsche Außenbordmotorenbau seinen Siegeszug an: zunächst als Heckmotor (FZ Ziegenspeck 1913, Hasse 1913), später als Seitenborder (König 1925). Die Bedarfsdeckung der Marine ließ den neuartigen Kleinmaschinenbau aber auch in Schwerin (Klingebiel), Magdeburg (Grade), Aschersleben (Trumann), Zeitz (Raab), Frankfurt/Oder und Kamenz (Stuedel) aufblühen. Vor der Aufnahme der Produktion von Bootsantrieben standen oft ziemlich unterschiedliche Fertigungen, z.B. feinmechanischer Bau von Orchestrien (bei Grob und Raab), Spezialmaschinenbau (Pumpen bei Langensiepen, Geldschränke bei Trumann, Strohverarbeitungsanlagen bei Nacke). Beim Übergang von den immer schwerer werdenden Otto-Schiffsmotoren zu den leichten Fahrzeugdieseln wurde die Produktion in den ostdeutschen Ländern und Provinzen sehr wesentlich durch die Entwicklungen bei Junkers (Dessau, Breslau und Scharfenstein) beeinflusst. Die letzten Glühkopf-Bootsmotoren aus dem östlichen Binnenland hat man 1940 im sächsischen Leisnig ausgeliefert.

Produktionsplätze und Herstellerfirmen

Die hier behandelten 31 Produktionsplätze verteilen sich auf folgende ostdeutsche Territorien:

	1900	heute
Aschersleben	Provinz Sachsen	Sachsen-Anhalt
Böhlitz-Ehrenberg	Sachsen	Sachsen
Brand-Erbisdorf	Sachsen	Sachsen
Breslau	Provinz Schlesien	(polnisch)
Chemnitz	Sachsen	Sachsen
Coswig	Sachsen	Sachsen
Dessau	Anhalt	Sachsen-Anhalt
Dresden	Sachsen	Sachsen
Eilenburg	Provinz Sachsen	Sachsen
Eisenach	Sachsen/Weimar/Eisenach	Thüringen
Erfenschlag	Sachsen	Sachsen
Erfurt	Provinz Sachsen	Thüringen
Frankfurt (Oder)	Brandenburg	Brandenburg
Görlitz	Provinz Schlesien	Sachsen
Gössnitz	Sachsen-Altenburg	Thüringen
Hirschberg	Provinz Schlesien	(polnisch)
Kamenz	Sachsen	Sachsen
Landsberg (Warthe)	Brandenburg	(polnisch)
Leipzig	Sachsen	Sachsen
Leisnig	Sachsen	Sachsen
Magdeburg	Provinz Sachsen	Sachsen-Anhalt
Niesky	Provinz Schlesien	Sachsen
Nordhausen	Provinz Sachsen	Thüringen
Plauen	Sachsen	Sachsen
Potsdam	Brandenburg	Brandenburg
Ronneburg	Sachsen-Anhalt	Thüringen

Scharfenstein
Schwerin
Stettin
Zeitz
Zschopau

Sachsen
Mecklenburg
Provinz Pommern
Provinz Sachsen
Sachsen

Sachsen
Mecklenburg
(polnisch)
Thüringen
Sachsen

Aschersleben – Trumann

1891 etablierte sich der – offenbar aus dem Umland zugezogene – Schlossermeister Wilhelm Trumann in der Ascherslebener Werkstatt Hermann Krone und firmierte dort als »Schlosserei und Geldschrankfabrik«, seit 1918 auch als Hersteller von Motorpflügen, Motorlokomotiven und *gewerblichen Motoren* – in einem zweiten Werksteil. Das geschah vielleicht nach der Übernahme von Fachleuten aus der »Ascherslebener Maschinenbau AG (vormals W. Schmidt & Co.)«, die – bekannt als Spezialist für Hochdruck-Heißdampfmaschinen – nach 1908 auch stationäre Großdieselanlagen hergestellt hat. Dieser Betrieb fusionierte 1917 mit der Magdeburger Maschinenfabrik Buckau und wurde danach in Etappen stillgelegt. Die Trumann-Werke haben spätestens 1920 ihre Produktion auch auf ein- und zweizylindrige Glühkopfmotoren als Boots- bzw. Schiffsantriebe ausgeweitet. Ab 1925 hat man dort auch Dieselmotoren nach Benz-Patenten fabriziert: in Ein- bis Dreizylinderversionen von 16 bis 54 PS. Eigentümlich war die Gestaltung des Trumannschen Firmenzeichens »Doppelmann mit Schlüsselkopf im Zahnkranz«. 1928 mußte die Trumann AG (so seit 1921) Konkurs anmelden und wurde im Jahr darauf aufgelöst. Das Nachfolgeunternehmen firmierte ab 1930 als »Geldschrank- und Truco-Stahlmöbelfabrik« auch nach dem Zweiten Weltkrieg noch. 1990 mußte der Betrieb schließen und das Areal verkauft werden.



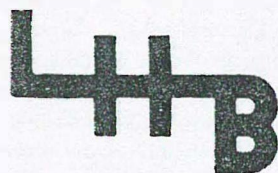
Das seltsame Firmenzeichen der Ascherslebener Trumann-Motoren. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

Böhlitz-Ehrenberg – Reform

Im September 1901 wurden in Leipzig-Plagwitz die »Automobilwerke Leipzig GmbH« gegründet, die von Anbeginn für ihre Fabrikation von Benzin- und Petroleum-Bootsmotoren warben. Seit 1904 nannte sich der Betrieb »Reform Motorenfabrik« und wurde 1906 auf ein Werksgelände im Nachbarort Böhlitz-Ehrenberg verlegt. 1921 wandelte man die Firma in eine Aktiengesellschaft um. 1923 produzierte die REFORM Glühkopfmotoren (Zweitakter) von 8 bis 200 PS, die sämtlich die Reichsdarlehnswürdigkeit für Fischereizwecke besaßen. Jährlich konnten etwa 1000 Maschinen hergestellt werden. Sie arbeiteten im Mitteldruckbereich mit 16 atü. *Auf Einfachheit und Solidität, wie es im Bordbetrieb unbedingt notwendig ist, wird viel Wert gelegt.* Patentierte war der REFORM AG die besondere Befestigung der Glühhaube. Außer Schiffsantrieben wurden in Böhlitz auch Licht- und Kompressoraggregate gefertigt. 1927 begann dann noch der Bau von kleinen Dieselmotoren mit Leistungen ab 24 PS pro Zylinder. Doch mußte infolge von Zahlungsschwierigkeiten bereits 1930 die Produktion eingestellt werden. 1934 verpachtete die REFORM ihr Werksgelände an die Heise Maschinenbau GmbH.

Brand-Erbisdorf – Elite

Die 1905 gegründete Berliner »Maschinenfabrik für den Automobilbau« von Gustave Emile Luders verlegte ihren Firmensitz 1913 nach Brand-Erbisdorf bei Freiberg in Sachsen. Sie hatte zweizylindrige Ottomotoren für *Lastautomobile und Boote* hergestellt und setzte diese Produktion am neuen Standort fort – ab 1913 unter der Firmenbezeichnung »Elite Motorenwerke AG«. 1914 wurde in der Fachpresse für 4-Zylinder-Motoren samt Wendegetrieben in *hochmoderner Konstruktion* geworben: Die Leistung der im Block gegossenen Zylinder konnte durch unterschiedliche Bohrungen variiert werden. Letztmals wurden Bootsmotoren aus Brand-Erbisdorf im Jahre 1918 erwähnt. Die wechselhafte Geschichte der Elite-(Diamant)-Werke für Automobil- und Motorradbau, die nach dem Ersten Weltkrieg durch expansive Übernahme von weiteren Unternehmen in Berlin, Ronneburg, Chemnitz, Nossen und Sörnewitz gekennzeichnet war, endete faktisch mit dem Aufkauf der Aktienmehrheit durch den Opel-Autokonzern im Jahre 1928. Zwei Jahre später wurde die Produktion des Betriebes Brand stillgelegt. 1938 kaufte die »Deutsche Kühl- und Kraftmaschinen GmbH (DKK)« in Scharfenstein das dortige Werksgelände und stellte in Brand-Erbisdorf vorwiegend Rüstungsgüter her. 1945 wurden die Anlagen vollständig demon- tiert.



Links: Signet der ELITE-AG in Brand-Erbisdorf (Sachsen). (Archiv des Verf.)

Rechts: Firmenzeichen der Breslauer Linke-Hofmann-Motoren. (Archiv des Verf.)

Breslau – Linke-Hofmann

Die Breslauer Waggonfabrik war 1871 als »AG für Eisenbahnwagenbau« aus dem kleinen Stammbetrieb von Gottfried Linke (gegr. 1839) entstanden und fusionierte 1912 mit der Waggonfabrik Gebrüder Hofmann (gegr. 1856) zur »Breslauer AG für Eisenbahnwagen- und Maschinenbau«. In der Weiterentwicklung zum Konzern gliederte sich Linke-Hofmann ab 1917 nach und nach die Waggon- und Lokomotivfabriken in Köln, Bremen, Weimar, Bautzen und Werdau sowie Maschinenfabriken, Eisenhütten, Walzwerke und Brückenbaufirmen in Warmbrunn (Schlesien), Lauchhammer, Riesa, Gröditz und Torgau ein. Erste Unternehmungen zum Bau von Schiffsmotoren datieren bei Linke-Hofmann bereits aus den Jahren des Ersten Weltkrieges, als man in Breslau in Lizenz von Junkers 500 PS starke Gegenkolben-Ottomotoren für Schnellboote der Marine herstellte. Nach Versuchen mit der Fertigung von Lastwagendieseln (im Lauchhammer-Werk) stellte Linke-Hofmann ab 1927 zwei- bis sechszylindrige Schiffsdieseln von 30 bis 2000 PS her, anfangs als Zweitakter, später nur noch im Viertakt-Druckeinspritzverfahren. Bei der Konstruktion

wurde die Brennstoffpumpe nicht in einem separaten Gehäuse angebaut: In jedem Zylinderdeckel befand sich eine von der Nockenwelle gesteuerte Kombination aus Pumpe und Einspritzventil. Daher bestach die Motorgestaltung durch ihre glatte, klare Form. Im November 1935 wurde die Breslauer Abteilung Maschinenbau der Linke-Hofmann-Werke zur selbständigen Firma »Fahrzeug- und Motorenwerke GmbH (FAMO)« umgewandelt.

Breslau – FAMO

Die FAMO gehörte – seit 1944 als Aktiengesellschaft – zum Junkers-Konzern. In Breslau wurden in großen Stückzahlen Traktoren, Raupenschlepper, Kompressoren, Motorprüfstände sowie Schiffs- und Traktordiesel gefertigt. Die Motoren, teils als ein- bis dreizylindrige Doppelkolben-Junkers-Maschinen (Zweitakter), teils als 2- und 4-Zylinder-LH-Diesel, die im Viertakt nach dem Wirbelkammerverfahren arbeiteten. Als Besonderheit konnten sie – durch den Einbau eines speziellen zweiten Verdichtungsraumes in jedem Zylinder – mit Benzin (und somit per Hand) angefahren werden. Ende Januar 1945 wurde ein Teil der Breslauer FAMO-Produktion als Zweigbetrieb in das Junkerswerk in Schönebeck an der Elbe verlagert. Diese Anlagen hat die sowjetische Besatzungsmacht 1945 völlig demontiert. Später entstand auf dem Gelände das Traktoren- bzw. Dieselmotorenwerk Schönebeck.

Chemnitz – Junkers

Zwecks Erweiterung der Produktion von kleinen und mittleren Junkers-Gegenkolbenmotoren für Schiffsfahrzeuge und Stationärbetrieb wurde 1930 in Chemnitz die »Gesellschaft für Junkers-Dieselmotorenmaschinen GmbH« gegründet und die Fertigung im nahegelegenen Werk Scharfenstein aufgenommen – 1936 dann in das Werk Chemnitz (Altchemnitzer Straße) rückverlegt. Hergestellt wurden die im Dessauer Stammbetrieb entwickelten ein- bis dreizylindrigen Zweitakter der Typen HE 65 und 108, von 8 bis 36 PS (siehe S. 260). 1946 wurde die Chemnitzer Firma enteignet, aber nicht völlig demontiert. Die genannten Motoren hat man dort – freilich ohne das bekannte Junkers-Firmenzeichen – auch nach dem Zweiten Weltkrieg weitergebaut.

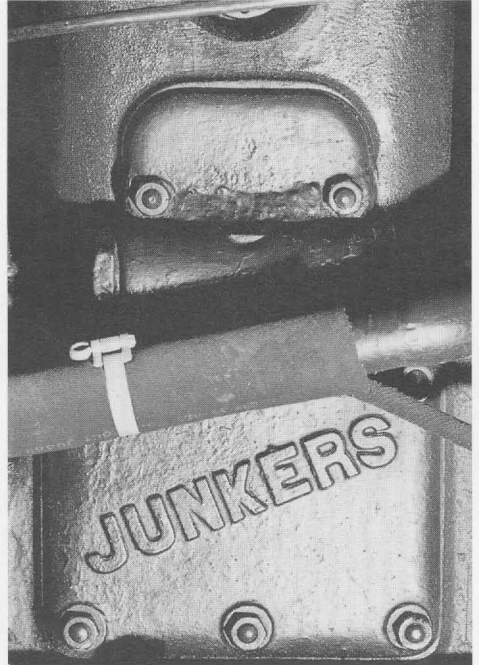
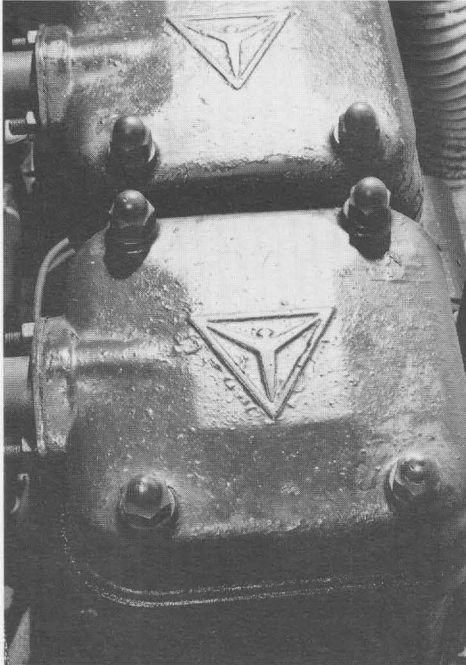
Coswig – Nacke

Die Herstellung spezieller Bootsmotoren im sächsischen Coswig kann als eine der frühesten im ostdeutschen Binnenland angesehen werden. Emil Hermann Nacke (1843 Wiederritzsch bei Leipzig – 1933 Coswig) studierte Maschinenbau am Dresdener Polytechnikum und war – nach Studienaufenthalten in England und Frankreich – später bei der bekannten Maschinenfabrik Gruson in Magdeburg als Konstrukteur tätig. 1891 richtete er in der kleinen Elbstadt unterhalb von Dresden eine Fabrik für Pumpen und Zellulosebleichen ein, in der 1900 auch der Bau von »Coswiga«-Automobilen sowie – in der Werbung ausdrücklich erwähnt – von Bootsmotoren aufgenommen wurde. Leider gibt es über diese frühen Antriebe keinerlei weitere Angaben. Der Bau von Lastkraftwagen und Omnibussen wurde bei Nacke erst 1930 eingestellt. Nackes Nachfolger Toller fertigte Armaturen an und stellte ab 1939 Munition her. 1945/46 wurde das Nacke-Werk demontiert, 1948 enteignet und 1951 als Pumpen- und Armaturenfabrik weitergeführt.²

Dessau – Junkers

In der anhaltinischen Elbestadt, im 1915 gegründeten, ab 1923 als »Junkers Motorenwerk GmbH (Jumo)« firmierenden Stammbetrieb, wurde Anfang der zwanziger Jahre derjenige Motor konstruiert und entwickelt, der dann – nach seiner Erprobung ab April 1926 – zur Leipziger Frühjahrsmesse 1927 eine *Revolution des Bootsantriebs* bewirkte: der Junkers-Gegenkolbendiesel HK 65. Nicht allein das vergleichsweise geringe Gewicht und die ruhige, ausgeglichene Laufweise der neuartigen »Leichtkraftquelle«, sondern auch die Formgebung des allseitig verkapselten Blockes, bei der man mit einem Minimum an Rohrleitungen auskam, ließen die Fachleute aufmerken. Das Junkers-Motorenprinzip kann hier nur ganz kurz beschrieben werden: Im Zylinder des Zweitakters komprimieren zwei gegeneinander laufende Kolben – der eine von oben, der andere von unten her wirkend – das Brennstoff/Luftgemisch in einer in der Zylindermitte liegenden Brennkammer. Beide Kolben werden von derselben dreifach gekröpften Kurbelwelle getrieben, der untere über seine Pleuelstange direkt, der obere über ein Traversengestänge. Alle zu öhlenden Teile werden im Kurbelgehäuse tauchgeschmiert. Diese Maschine erschien in ein- bis dreizylindriger Version mit 8 bis 36 PS.

Für den Dessauer HK 65 mit dem einprägsamen Junkers-Firmenzeichen hat man eifrig geworben. Schon 1928 konnten Lizenzen an Krupp sowie an die Zschopauer Motorenwerke vergeben werden. Das zum Zschopauer Rasmussen-Konzern gehörende Werk Scharfenstein wurde rasch zum Hauptproduzenten der Junkers-Schiffsmotoren, die man aber auch in Breslau bei Linke-Hofmann gefertigt hat. Was von den Dessauer Werksteilen von Bombentreffern verschont geblieben war, haben 1945 nacheinander erst die amerikanischen, dann die sowjetischen Besatzungsbehörden gründlich demontiert.³



Das 1925 entworfene »Ikarus«-Signet und der Firmen-Namenszug am Dessauer Junkers-Dieselmotor. (Fotos: Wolfgang Rudolph)

Dresden – Hille

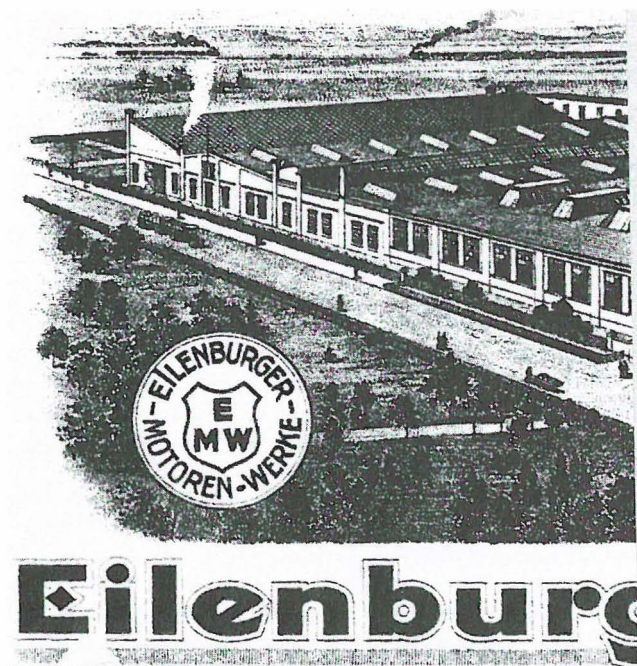
Die Keimzelle des späteren Großbetriebes Hille-Werke AG war eine von Moritz Hille 1879 eröffnete Werkstatt. 1884 firmierte er jedoch bereits als Gasmotorenfabrik. 1892 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts stark expandierte. Hilles erste Versuche mit dem Bau von Kraftfahrzeugen hatten anfangs (ab 1898) nur geringen Erfolg. Erst ab 1924 nahm das Werk die Fertigung von Lastautos und Spezialfahrzeugen wieder auf. Erfolgreicher war offenbar die bald nach 1908 begonnene Produktion von Dieselmotoren, die nach 1928 auch als Schiffsantriebe gedient haben: Zweitakter, ein- bis sechszyklindrisch, ab 30 PS. Sie waren zugelassen für die Reichsdarlehen der Fischereiförderung. *Als Besonderheit des Hillemotors ist der stufenförmige Kolben zu nennen, der eine weit größere Luftmenge verarbeitet, wodurch eine intensivere Spülung möglich ist, die eine bessere Verbrennung und einen geringeren Brennstoffverbrauch zur Folge hat* (1934). Wie lange die Boots- und Schiffsmotoren gebaut worden sind, bedarf noch der Erkundung. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Dresdener Hille-Werk demontiert und enteignet.

Dresden – Bark

Auch über den zweiten Dresdener Bootsmotorenbau ist relativ wenig bekannt geworden. Im Adreßbuch von 1931 wird die Firma Otto Bark, Motorenbau und Gießerei, erstmals verzeichnet. Anfangs hat man dort wohl nur Motorradantriebe hergestellt. Ab 1936 warb Bark dann für den ersten deutschen Außenbordmotor mit Zweizylinder-Flachkolben, der bei 250 Kubikzentimeter Hubraum 8 PS auf die Bremse brachte. *Sie sind nicht nur in der Gesamtkonstruktion, sondern in ihren Einzelheiten mit viel Liebe entwickelt worden.* Der zweite, stärkere Typ leistete bei 500 cm³ Hubraum als Viertakter mit Kopfsteuerung sogar 28 PS: *Durch Höherverdichtung soll es möglich sein, die Zweivergasermaschine für Rennzwecke auf etwa 35 PS bei 6500 Umdrehungen zu bringen.* Neben diesen Bootsmotoren produzierte Bark auch Baugruppen für Flugmotoren. 1942 wurde im sächsischen Cunewalde ein Zweigbetrieb aufgebaut. Das Dresdener Stammwerk ließ die Besatzungsmacht 1945 demontieren, 1946 wurde es enteignet. Auf dem Gelände arbeitete später eine Fabrik für Verpackungsmaschinen. Aus dem Cunewalder Firmenzweig wurde nach dem Kriege einer der Hauptlieferanten für kleine Fischerbootsmotoren in der DDR.

Eilenburg – Eilenburger Motorenwerke

Die seit 1900 bestehende Berliner Dürr-Motoren GmbH verlegte ihren Firmensitz 1903 nach Eilenburg. Fritz Dürr mußte jedoch drei Jahre später Konkurs anmelden und verkaufte den Betrieb 1907 an den Hamburger Ingenieur Max Alverdes. Die Fabrik hieß danach Eilenburger Motorenwerke/Max Alverdes und wurde 1921 zur Aktiengesellschaft umgewandelt. Anfang der zwanziger Jahre baute man in Eilenburg Bootsantriebe von 8 bis 100 PS: schwere, langsam laufende Glühkopfmotoren, als ein- bis vierzylindrige Zweitakter – außerdem Pumpen, Lokomobilen und Lokomotiven. 1925 erwarb die AG die Benz-Lizenzen für Dieselmotoren nach den Patenten von L'Orange. Alverdes mußte allerdings schon 1929 sein Werk stilllegen und die Auflösung der AG beantragen. 1936 wurde das Areal an den Berliner Flugzeugbauer Gebr. Schwarz – Zulieferer für Junkers – verkauft. Die Werksanlagen sind im April 1945 als Folge der schweren Erdkämpfe um die Stadt fast vollkommen zerstört worden.



*Briefbogen mit Firmen-
zeichen der Eilenburger
Motorenwerke.
(Archiv des Verf.)*

Eisenach – Fahrzeugfabrik Eisenach

Die 1896 als Aktiengesellschaft gegründete Fahrzeugfabrik Eisenach begann 1897 mit der Fertigung von Automobilen und wenig später auch – in einer speziellen Abteilung – mit dem Bau der Dixi-Bootsmotoren, für die bald eifrig geworben wurde. Es handelte sich um hochtourige zwei- bis vierzylindrige Otto-Maschinen von 7 bis 80 PS, die sich auf vielen Motorbootrennen der Vorkriegszeit gut bewährt haben. Ab 1920 nahm die Eisenacher Fahrzeugfabrik auch die Herstellung von Glühkopf-Schiffsmaschinen nach Patenten der in Konkurs gegangenen Leipziger Swiderski-Werke auf. Gebaut wurden Dixi-Rohölantriebe als Einzylinder von 5 bis 27 PS, als Zweizylinder von 10 bis 150 PS, dreizylindrig von 50 bis 225 und vierzylindrig von 125 bis 300 PS. 1921 fusionierte die Eisenacher AG mit der Waggonfabrik Gotha AG. Diese trennte sich 1928 von der Dixi-Produktion und verkaufte die Eisenacher Anlagen an die Bayerischen Motorenwerke München, unter Einstellung der Schiffsmotorenfertigung.

Erfenschlag – Elcamo/DKW

In Erfenschlag, heute einem Ortsteil von Chemnitz, wurde 1921 die Motor-Aggregatebau GmbH gegründet, die ab 1926 für ihre DKW-Außenborder warb. Der Betrieb gehörte zum Rasmussen-Konzern in Zschopau. 1930 brachten die Erfenschläger den ersten Achtzylinder-Bootsantrieb auf den Markt, der bei 2500 U/min bis 90 PS leistete. Außerdem produzierte man dort drei Außenborderversionen von 2½, 4 und 6 PS, als Seitenborder ebenso wie als Heckmotoren, teils im Zweitakt-, teils im Viertakt-Ottoverfahren arbeitend. 1931 wurde das Sortiment um Boots-Dieselmotoren erweitert. Der Betrieb firmierte ab 1934 als Elcamo KG Richter & Co. 1945 wurde er kriegszerstört.

Erfurt – Beyer

Die 1896 gegründete Erfurter Maschinenfabrik Franz Beyer & Co. – 1907 übernommen von der Emil Paßburg GmbH Berlin – hat vor dem Ersten Weltkriege vornehmlich Dampfmaschinen hergestellt. 1924 warb man für spezielle Hochdruckkompressoren für ölbetriebene Schiffsfahrzeuge, in zweistufiger Ausführung bis 100 atü, dreistufig bis 250 atü leistend. *Diese Kompressoren werden von der Firma Beyer für den Antrieb mittels Glühkopfmotoren oder schnelllaufenden Dampfmaschinen, welche selbst gebaut werden, geliefert.* Auch 1927 zeigte die Erfurter Maschinenfabrik Franz Beyer noch den Bau von Rohölmotoren an. 1929 mußte Paßburg Konkurs anmelden; 1935 ist die Firma erloschen.

Frankfurt (Oder) – Camin & Neumann

In der am rechten Oderufer gelegenen, heute polnischen Damm-Vorstadt wurde 1883 die Maschinenbauanstalt und Eisengießerei von Gotthold Neumann gegründet, die danach unter der Bezeichnung »Camin & Neumann« firmierte. Anfangs fertigte man dort Dampfmaschinen, Brennerei-Einrichtungen und Apparaturen für die Herstellung von Kartoffelstärke – 1911 aber auch bereits Motoren *neuester Konstruktion*: unter anderem den IMNU-Bootsantrieb (ein- bis dreizylindrige Zweitakter-Ottomaschinen von 5 bis 15 PS) mit Bosch-Magnetzündung. Die Motorenfertigung steht wahrscheinlich im Zusammenhang mit der Übernahme der Firmenleitung durch den Ingenieur Otto Benz. 1913 warben Camin & Neumann auch für ihre Rohölmotoren »System Diesel«. 1914 gab es die IMNU-Serie auch in einer Vierzylinderversion, außerdem als »Antriebsbootmotor« – als Außenborder von $\frac{3}{4}$ und $1\frac{1}{2}$ PS. Diese Außenborder fanden im Oderland offenbar noch bis gegen Ende der zwanziger Jahre guten Absatz. Ab 1930 erscheint der offenbar illiquide gewordene Betrieb dann nicht mehr im Adreßbuch. Auf dem von der Stadtsparkasse übernommenen Grundstück etablierte sich später ein Straßenbau-Unternehmen.

Frankfurt (Oder) – Motorenwerk Frankfurt

Ebenfalls in der Damm-Vorstadt eröffnete 1913 das Motorenwerk Frankfurt seinen Betrieb als GmbH, mit dem Ingenieur Carl Mayer als Geschäftsführer. Noch im gleichen Jahr warb die Firma für ihren 2-PS-Zweitakt-Außenborder Marke TIP TOP, den es später auch in einer zweizylindrigen Duplexversion gab, sowie als Heckmotor, entweder zum Einhängen oder zum Einbau. Diese Produktpalette blieb unverändert bis Anfang der dreißiger Jahre. Das Werk stellte gelegentlich auch komplette Motorboote werftmäßig her. Im Adreßbuch von 1937 ist die Fabrik letztmals erwähnt; allerdings teilte sie sich das Areal schon damals mit einer Gewehrfabrik, die dann wenig später (1940 belegt) das gesamte Gelände übernommen haben muß.

Görlitz – Görlitzer Maschinenbau-Anstalt

Nach der Freigabe der Dieselpatente stellten viele alte Dampfmaschinenbauer den neuartigen Motortyp in mehr oder minder abgewandelter Ausführung her – konzipiert meist für einen stationären Betrieb, beispielsweise in Fabriken und Elektrizitätswerken. Im Prinzip wären alle diese Hersteller »verdächtig«, gelegentlich auch den einen oder anderen Diesel-



Oben: Firmenzeichen der WUMAG in Görlitz. (Archiv des Verf.)

Links: Signet der Görlitzer Maschinenbau-Anstalt. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

Schiffsmotor angefertigt zu haben. Nur von wenigen Werken läßt sich das an Hand der Werbung jedoch exakt nachweisen. Das trifft für die bereits 1853 gegründete Görlitzer Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei (vormals Körner) zu, die ab 1872 als Aktiengesellschaft firmiert hat und um 1900 rund 1000 Beschäftigte zählte. Motorenwerbung liegt für die GMA seit 1906 vor: zunächst für Gasmotoren und Dampfturbinen, ab 1909 auch für Rohölmotoren System Diesel, von 50 bis 520 PS. Erst 1921 hat man dann in Görlitz für spezielle GMA-Schiffsdiesel geworben. Im selben Jahr fusionierte der Maschinenbauer mit der Görlitzer Waggonbau AG zur WUMAG.

Görlitz – WUMAG

Auch der Waggonbau war in Görlitz schon seit langem etabliert: die »Eisenbahnwagen-Bauanstalt« von Johann Christoph Lüders existierte dort seit 1851. 1869 wurde sie zur »Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial« umgewandelt. Nach dem Ersten Weltkrieg begann das Unternehmen, das 1919 den Namen Waggonfabrik Görlitz AG angenommen hatte, stark zu expandieren: 1921 gab es die Fusion mit den beiden Maschinenbauanstalten in Görlitz und Cottbus, 1923 die Übernahme der Schiffswerft Pauksch in Landsberg/Warthe und der Werft Übigau in Dresden und Regensburg. Die meisten WUMAG-Neuerwerbungen sind dann ziemlich bald stillgelegt worden. Den Bau von GMA-Dieselmotoren für Schiffe behielt man jedoch in Görlitz bei. 1935 wurde für Viertakter von 100 PS (zweizylindrig) bis 2000 PS (zehnzylindrig) geworben. Die WUMAG-Anlagen fielen im April 1945 zum Teil den Kampfhandlungen zum Opfer, den Rest demonitierte die sowjetische Besatzungsbehörde. Als Firma enteignet und verstaatlicht, konnte der Waggonbau und die Fertigung von Dieselmotoren nach 1950 in bescheidenerem Umfang fortgesetzt werden.

Gößnitz – DEUMO

Die von dem Ingenieur Paul Baer 1911 in Berlin gegründete Motorenfabrik GmbH wurde 1913 nach Gößnitz in Sachsen-Altenburg verlegt. Baer warb dort für seine Antriebe von Automobilen, Booten und Motorpflügen, in Größenordnungen von 10 bis 120 PS. 1916 hat man die GmbH in DEUMO (Deutsche Motorenwerke) umfirmiert. Jetzt wurden in Göß-

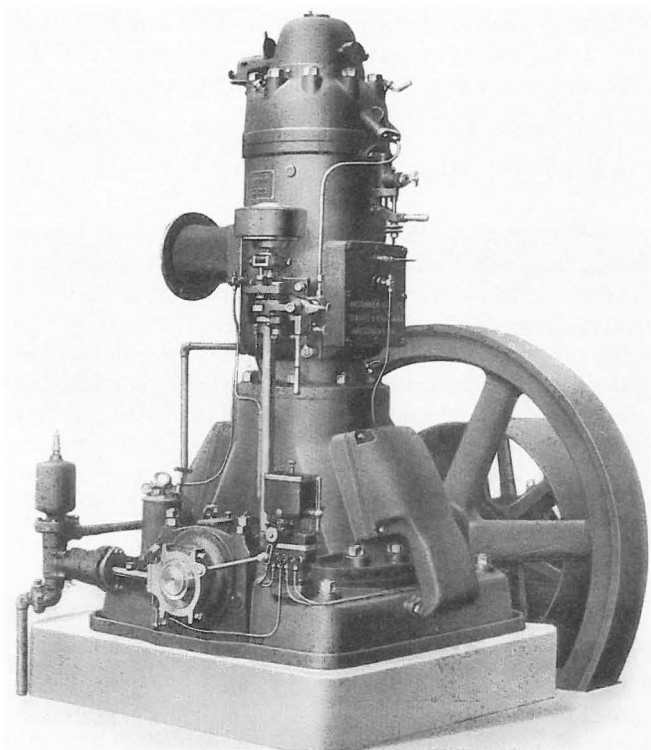
nitz auch Traktoren hergestellt. 1920 wandelten die Eigentümer das Werk in eine Aktiengesellschaft um, doch diese ging bereits 1922 in Liquidation und erlosch 1924. Das Areal samt der Eisengießerei übernahm die APAG APOLLO Plantector AG, die Kartoffel-Legemaschinen produziert hat.

Hirschberg (Schlesien) – Starke & Hoffmann

In der 1868 von Max Starke und Richard Hoffmann gegründeten Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kesselschmiede (seit 1895 Aktiengesellschaft) wurde Ingenieur Max Schmidt 1902 zum Direktor bestellt, der sich in der Fachwelt einen Namen als Konstrukteur von Heißdampfmaschinen gemacht hatte. Fortan prägte diese Fertigung die Produktionspalette des Hirschberger Werkes. 1909 nahm man dort auch den Bau von stehenden Zwei- und Viertakt-Dieselmotoren und Glühkopfmotoren auf, von denen einige (im Bereich zwischen 100 und 200 PS) nachweislich als Schiffsantriebe verwendet worden sind. Die schlesische Fabrik geriet Ende der zwanziger Jahre in wirtschaftliche Bedrängnis und mußte 1931 stillgelegt werden.⁴

S & H

*Glühkopfmotor (von 1912)
und Firmenzeichen der
Starke-Hoffmann-Werke in
Hirschberg (Schlesien).
(Archiv des Verf.;
Zeichnung: Klaus Rudolph)*



Kamenz (Sachsen) – Steudel

Die 1895 gegründete Fahrradfabrik von Horst Steudel stellte ab 1904 auch Automobile her, mußte jedoch 1911 das Vergleichsverfahren beantragen. 1917 wurde die Firma als Maschinenfabrik und als GmbH neugegründet. Auf erweitertem Areal konnte schon 1918 die Pro-



Neues Signet (für Dieselmotoren) der Firma Steudel im sächsischen Kamenz. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

warben die Kamener erstmals für ihren Seitenborder von 1 ½ PS, dem 1933 eine Heckmotorvariante (bis 6 PS) folgte. 1936 wurde bei Steudel die Fertigung von Dieselmotoren aufgenommen: Man bot ein- bis achtzylindrige, fast völlig verkapselte Einbaumotoren zwischen 12 und 120 PS an. Steudel hatte sich zu einer der in Deutschland führenden speziellen Bootsmotorenfirmen entwickelt. Im Zweiten Weltkrieg wurden in Kamenz vornehmlich Sturmboot- und Pontonantriebe sowie Hochleistungsgetriebe produziert. 1945 hat die sowjetische Besatzungsmacht den Betrieb demontiert, 1946 wurde er enteignet. Ab 1951 arbeitete auf dem Werksgelände ein Dieselmotorenwerk.

Landsberg (Warthe) – Pauksch

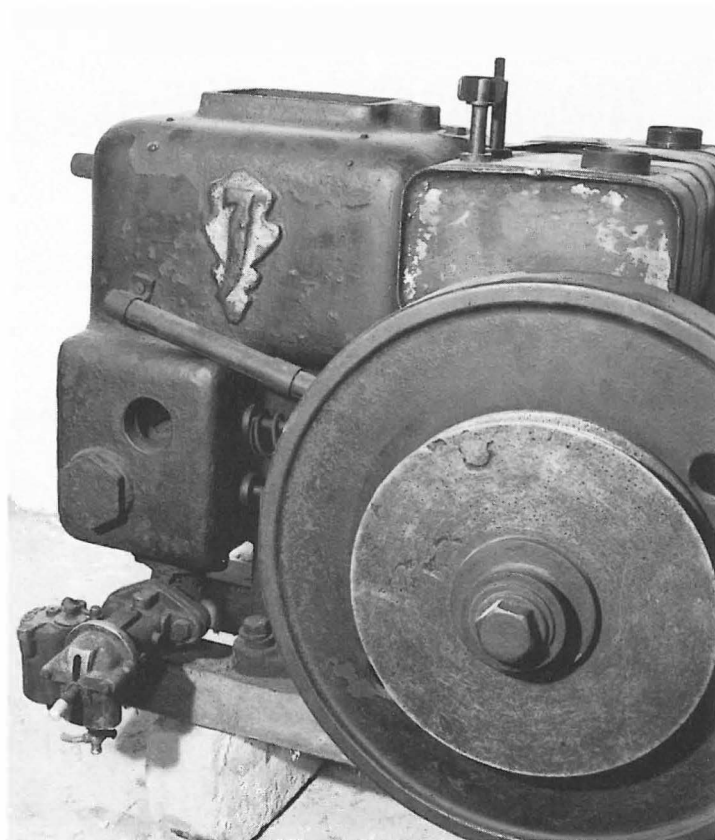
Die 1843 gegründete, 1888 in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik von Hermann Pauksch (1816–1899) hatte bereits in den neunziger Jahren in ihr Produktionsprogramm auch stehende Gasmotoren (von 4 bis 8 PS) nach eigenen Patenten aufgenommen. 1901 erweiterte man um die Abteilung Schiffswerft, auf der vornehmlich Flußdampfer hergestellt worden sind. Nach 1908 begann die Pauksch AG mit der Konstruktion und dem Bau von Schiffs-Dieselmotoren, für die 1913 (ohne erläuternde Angaben) geworben wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg mußte Pauksch jedoch 1923 mit der Görlitzer Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) fusionieren, die das Landsberger Werk 1926 stilllegte. Den kurz zuvor erbauten hohen Schornstein nannte die Bevölkerung folgerichtig *den längsten Nichtraucher von Landsberg*.

Landsberg (Warthe) – Jaehne

Carl Jaehne gründete seine Landsberger Maschinenfabrik und Eisengießerei bereits 1830. Ab 1902 firmierte der Betrieb als GmbH. Hergestellt wurden hauptsächlich landwirtschaftliche Maschinen, Torfgewinnungsmaschinen, Sägegatter und Lokomobilen. Den Bau von Otto- und von Dieselmotoren hat Otto Jaehne (1871–1957) offenbar erst in den nach einem Großbrand (1921) neuerbauten Werksanlagen begonnen. Die Motoren- und Traktorenherstellung wurde dann bis in die Jahre des Zweiten Weltkrieges fortgeführt. Einige der verdampfungsgekühlten 8-PS-Jaehnediesel mit liegendem Zylinder sind nachweisbar als Bootsantrieb verwendet worden. Wegen ihrer zwei Schwungscheiben erhielten sie den Ökelnamen »Raddampfer« – und »Dwarslöper« wegen ihrer queraxialen Installationslage im Boot.

duktion von Automotoren aufgenommen werden: *Die Firma ist in der Lage, täglich 8 bis 10 Motoren fertigzustellen*, und zwar 4 Typen bis zu 18 PS. Ab 1924 wurde dann in der Fachpresse sehr intensiv für spezielle Bootsantriebe geworben – für vierzylindrige Viertakt-Ottomotoren von 6 bis 22 PS, anfangs ausgerüstet mit Siemens & Halske-Magneten. In den folgenden Jahren verbesserte Steudel diese Maschinen laufend: in der Leistung bis 36 PS, im Material durch Verwendung von Aluminiumkolben, Rollenlagern und Boschmagneten. 1928

Landsberger
 JAEHNE-Bootsdiesel
 (Mönchguter Museum
 Göhren auf Rügen).
 (Foto: Wolfgang
 Rudolph)



Leipzig – Grob

Für die Geschichtsschreibung zum Motorenbau der (in der Leipziger Vorstadt Eutritzsch etablierten) Firma Grob gibt es noch Forschungsbedarf. Erhellte ist bislang folgendes: Im Adreßbuch erscheint Johann Matthäus Grob 1884 als Kunsthändler; 1895 wurde er zusätzlich auch als *Spezialist für patentierte Musikwerke* ausgewiesen – zusammen mit einem ungenannt bleibenden Kompagnon – so bis 1889. Ab 1890 firmierte der Betrieb als J.M. Grob & Co., Gas- und Petroleum-Motore, Fabrik patentierter mechanischer Musikwerke. Von 1889 bis 1899 wurden Grob eine Reihe von Patenten auch für Verbesserungen von wesentlichen Bauelementen der Petroleummotore erteilt: Regler, Ventile, Pumpen, Zündrohre. 1895 gründete er die Maschinenfabrik Grob & Co. als GmbH. Als Produktionspalette wurde 1898 aufgeführt: Gas-, Petroleum-, Solaröl- und Elektromotore, Dynamomaschinen und Transmissionen – nunmehr auf einem anderen Eutritzscher Werksgelände.

Diese gravierende Veränderung geht nach aller Wahrscheinlichkeit zurück auf Grobs seinerzeitige Verbindung mit Emile Capitaine, den man zu jener Zeit in Fachkreisen als *ältesten und einen der fruchtbarsten Konstrukteure des durch ihn erst zu einem gesonderten Fabrikzweige gewordenen Petroleummotorenbaues* lobte. Der erste von Capitaine konstruierte Motor ist 1885 in der Berliner Maschinenfabrik von Schwarzkopf ausgeführt worden: *Er scheint aber nicht betriebsfähig gewesen zu sein ... Auf den inzwischen gewonnenen*

Maschinenbau - Aktiengesellschaft

Gegründet 1867

Zirka
500 Arbeiter.

vorm. Ph. Swiderski

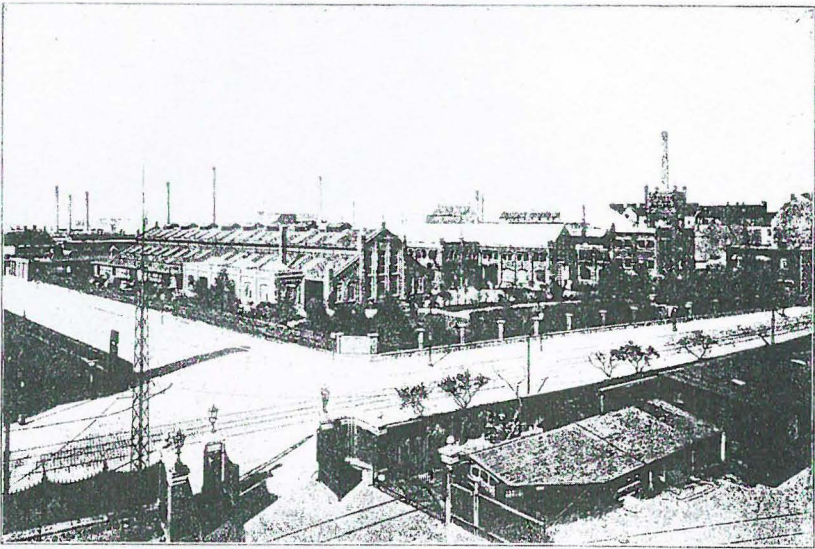
Leipzig-Plagwitz

Telephon Nr. 5514

Telegr.-Adresse:
Swiderski
Leipzig-Plagwitz

Altrenommierte Fabrik für moderne Kraftmotoren aller Art

Verbildampfmaschinen „System Lentz“



Präzisionsmotoren für alle flüssigen und festen Brennstoffe

Motor-Lokomotiven — Sauggas-Motor-Anlagen — Boots-Motore

Ueberhitzeranlagen * * * **Kompressoren**

Ausarbeitung von Kostenanschlägen und Prospekten bereitwilligst.

Zweigniederlassung: Berlin W. 50, Regensburgerstr. 26

Telegraphische Adresse: Swiderskiwerk Berlin * Fernsprecher: Amt Wilmersdorf, Nr. 1004.

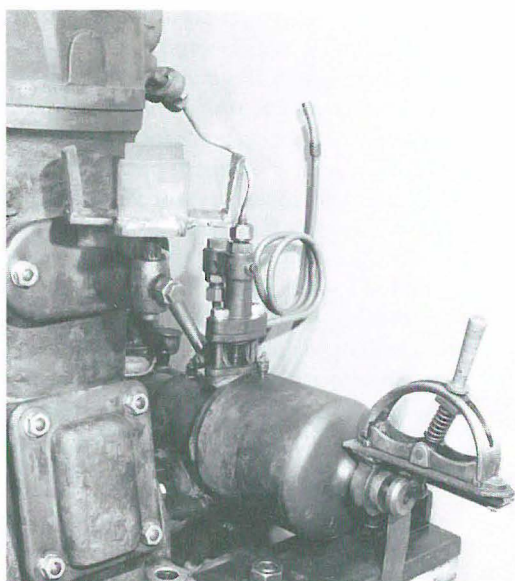
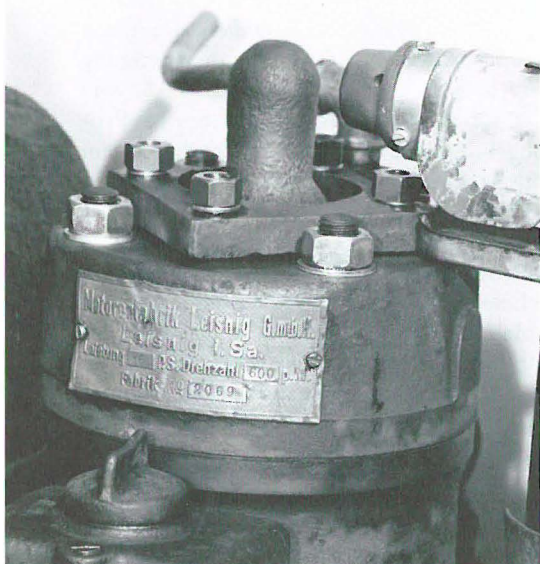
*Erfahrungen schuf Capitaine 1885–1891 in Verbindung mit der Leipziger Firma Grob & Co. eine zweite Ausführungsform. Mit ihr nahm in Deutschland die Massenherstellung von Petroleummotoren ihren Anfang.*⁵ Ende 1892 sollen Grob und Capitaine die Fertigung ihrer Maschinen mit einigen Neukonstruktionen an die Leipziger Maschinenbau AG vormals Swiderski abgegeben haben. Einen dieser »Grob Petroleum-Bootsmotoren« hat Professor Lieckfeldt 1901 genau beschrieben und abgebildet. Ob dieser aber wirklich in einem Schiffsfahrzeug installiert worden ist oder nur als Messemodell gedient hat, ist unbekannt. 1902 wurde eine Grobsche Umsteuerschraube für Bootsantrieb in der Zeitschrift »Der Motorwagen« vorgestellt. 1904 dokumentierte das Leipziger Adreßbuch »J.M. Grob & Co. GmbH in Liquidation«. 1905 wurde an gleicher Stelle Oskar Froberg als neuer Inhaber des Betriebes genannt. Im selben Jahr wirbt die Leipziger Firma Donath für ihre Fertigung von *Grob's Original-Motoren*. Die Grobsche Maschinenfabrik erscheint letztmals – aber ohne Spezifikation – 1926 im Adreßbuch. Bleibt noch anzumerken, daß Matthäus Grob zwar der erste, nicht aber der einzige war, bei dem der Entwicklungsgang von der Feinmechanik der Musikautomatenherstellung zum Motorenbau geführt hat: Die 1895 gegründete Leipziger Firma »Polyphon« nahm 1904 den Bau von Automobilen auf.

Leipzig – Swiderski

Die 1867 von Ludwig Philipp Swiderski im Vorort Plagwitz gegründete und 1894 in eine Aktiengesellschaft »Leipziger Dampfmaschinen- und Motorenfabrik vormals Swiderski« umgewandelte Firma soll – nach Güldner – bereits 1892 die Fertigung von Grob/Capitaine-Petroleummotoren übernommen haben. Einen sicheren Hinweis gibt es dafür 1897 in der Beschreibung des Vergasers dieser Bootsantriebe durch Janssen, im ersten Band der Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins. 1901 folgte Lieckfeldts präzise Darstellung von Swiderskis Petroleum-Bootsmotoren, die in der Zweizylinderversion bis zu 30 PS leisteten. 1905 warb die Firma für Boots-Wendegetriebe sowie für Schiffsmotoren im *verbesserten System Capitaine*. 1907 begann in Leipzig-Plagwitz die Herstellung von Zweitakt-Glühkopfmotoren, für die kräftig geworben wurde und die von Dittmer/Lieckfeldt/Romberg 1911 ausführlich beschrieben worden sind. 1916 mußte die Swiderski AG Konkurs anmelden, konnte aber saniert werden und firmierte danach als Maschinenbau GmbH in Leipzig. Die Rechte der Fertigung von Glühkopfmotoren »System Swiderski« gingen jedoch teils an die Eisenacher Dixi-Fahrzeugwerke, teils an die Motorenbaufirma Borowski in Kolberg.⁶

Leisnig – Vulkan Motorenfabrik

Im Dezember 1920 ließen der Kaufmann Richter und der Ingenieur Landwehr ihre neue Firma »Vulkan Motorenwerk Leisnig« in das Handelsregister eintragen: als Hersteller von Ölmotoren für Schiffszwecke. An anderer Stelle wurden die frühen Leisniger Maschinen damals als *Hübner Rohölmotoren* bezeichnet. Es waren einzylindrige Zweitakter von 3 bis 20 PS, in der Zweizylinderversion von 6 bis 35 PS. Auffällig war an ihnen der quer zur Wellenachse liegend angeordnete Regler. Ab 1927 galten die »Leisniger« als reichsdarlehenswürdig. Der Betrieb firmierte seinerzeit als »Motorenwerk Leisnig«. 1932 erhielt die Fabrik auch für ihre neuartigen 15-PS-Kleindiesel die Darlehenswürdigkeit bescheinigt. 1940 wurde die Motorenfabrikation in Leisnig eingestellt. Die »Leisniger« waren im ostdeutschen Wirtschaftsraum die letzten, die noch Glühkopf-Bootsantriebe hergestellt haben.



Glühkopfmotor (Zylinderkopf/Regler) der Leisniger Motorenfabrik – installiert in einem Fischerboot von der Insel Poel in der Wismarbucht, 1936. (Fotos: Wolfgang Rudolph)

Magdeburg – Langensiepen

Im Jahre 1873 gründete Richard Langensiepen (1847 Bielefeld – 1920 Konstanz) in Buckau bei Magdeburg eine Maschinenfabrik für die Herstellung von Pumpen, Spritzen und Windkraftanlagen. Nach dem Bau einer eigenen Gießerei wurde dann auch die Produktion von Werkzeugmaschinen aufgenommen. Ab 1890 stellte Langensiepen schließlich noch Petroleummotoren her, von denen eine liegende Einzylinder-Maschine, die 12 PS leistete, gleich 1891 in den legendären ersten Bremer Motor-Fischkutter MATADOR installiert worden ist. Bewährt hat sie sich nicht. Dieser Antrieb wurde von Prof. Güldner 1903 genau beschrieben. Langensiepen hat offenbar noch viele Petroleummotoren – sicher auch für Schiffsantriebe – gebaut und seine Erzeugnisse bis nach Rußland und Italien exportiert. 1907 ist die Firma erloschen. Auf dem Langensiepenschen Werksgelände in Magdeburg-Buckau befand sich danach die 1907 gegründete Maschinen- und Armaturenfabrik von Strube.⁷

Magdeburg – Grade

Gegenstand des im Herbst 1905 in der Magdeburger Wilhelmstadt gegründeten Unternehmens Grade Motorenwerke GmbH war die *Fabrikation von patentierten Zweitaktmotoren*. Der Patentinhaber war Diplomingenieur Hans Grade (1879 Köslin – 1946 Borkheide/ Mark), der sich jedoch schon 1909 nach Streitigkeiten mit den anderen Gesellschaftern von der Firma trennte und in der Mark Brandenburg (bis 1928) eine Flugzeug- und Automobilbaufabrik betrieb. Das Magdeburger Werk wurde 1920 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, die 1924 vom Maschinenbauer

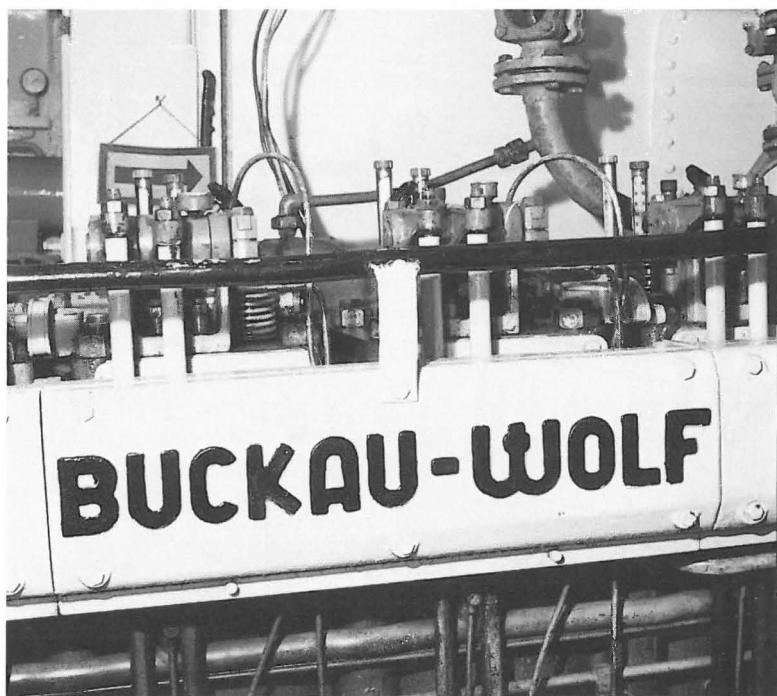


Firmensignet der Magdeburger Grade-Motorenwerke. (Zeichnung: Klaus Rudolph)

Wolf AG übernommen und bald danach stillgelegt worden ist. Die Grademotoren waren ein- bis vierzylindrige Zweitakt-Glühkopfmotoren von 4 bis 200 PS, die durch Dittmer/Lieckfeldt/Romberg 1911 und von Romberg 1912 nochmals separat ausführlich beschrieben worden sind. Im Schiffahrtsbetrieb waren sie seinerzeit sehr beliebt. Ab 1919 warben die Grade-Werke für ihre – offenbar während des Krieges für die Marine entwickelten – Zweizylinder-»Möwe«-Außenbordmotoren von 2 bis 5 PS, die später auch als leichte Einbauantriebe (2 ½ und 4 PS) hergestellt wurden.⁸

Magdeburg – Buckau Wolf

Die aus der (seit 1837 bestehenden) »Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie« hervorgegangene Maschinenfabrik Buckau AG wurde 1884 gegründet und betrieb allgemeinen Maschinenbau und Binnenschiffbau. 1928 fusionierte man mit dem Magdeburger Maschinenbauer R. Wolf; 1930 wurde von »Buckau Wolf« auch die ebenso bekannte, gut renommierte Magdeburger Firma Gruson übernommen. Der Dieselmotorenbau ist jedoch – seit 1925 – ein relativ junger Produktionszweig der Buckau-Wolf-Gruson-Fertigungen. Er resultierte hauptsächlich aus den Erfahrungen und Vorleistungen des Stammpersonals der einverleibten Grade-Werke sowie der bereits 1918 übernommenen Ascherslebener Dieselmotorenherstellung bei »vormals Schmidt«. 1930 wurden neue Eigenkonstruktionen entwickelt: zunächst zwei- bis vierzylindrige Zweitakter – ab 1935 auch für den Schiffsantrieb zugeschnitten. Seit 1936 baute Buckau-Wolf dann Viertakt Dieseln, auch in kleineren Formaten (20 bis 100 PS), gut geeignet für kleinere Wasserfahrzeuge. Das Magdeburger Werk wurde 1945 teilweise demontiert, nahm dann aber ab 1947 als »sowjetische Aktiengesellschaft« (später als VEB) auch wieder den Schiffsmotorenbau auf.⁹



Schiffsdiesel von Buckau Wolf in einem Saßnitzer Fischkutter, der zum Hafenumuseum Saßnitz (Rügen) gehört. (Foto: Wolfgang Rudolph)

Niesky (Oberlausitz) – Christoph & Unmack

1922 vereinigten sich die Waggonfabrik Christoph (gegründet 1835, AG seit 1898) und die Baufirma Christoph & Unmack (seit 1892). Im Waggonwerk Niesky hatte man bereits seit langem Dampfmaschinen, seit den neunziger Jahren dann Spiritus-, Benzin- und Gasmotoren, schließlich – nach 1910 – noch Rohölmotoren gebaut. 1927 warb die AG für ihre *Christoph-Schiffs-Dieselmotoren* von 6 bis 200 PS, von denen die kleineren (bis 20 PS pro Zylinder) für Fischereizwecke reichsdarlehnswürdig waren. Wie lange die Nieskyer Motorenfertigung gedauert hat, ist nicht bekannt. Im April 1945 wurde ein Teil der Werksanlagen durch Kampfhandlungen zerstört. Die enteignete und verstaatlichte Waggonfabrik nahm 1948 ihren Betrieb wieder auf.

Nordhausen – Montania/Gerlach

Die von August König und Albert Gerlach 1903 gegründete Montania Maschinenfabrik wurde 1908 eine Aktiengesellschaft und schloß sich bald danach dem Berliner Orenstein & Koppel-Konzern an. In Nordhausen wurden vornehmlich Grubenloks und motorisierte Rangierlokomotiven hergestellt. 1916 übernahm Orenstein & Koppel das Werk als »Abteilung Montania«. 1922 erfolgte eine Neugründung der Gerlach Werke AG, zu deren Produktionsprogramm auch der Motorenbau gehörte. 1927 zeigte Gerlach spezielle Zweitakt-Schiffsdiesels von 4 bis 100 PS an. 1929 mußte die neue AG Konkurs anmelden. Der Motorenbau konnte von der Nordhäuser Firma Winkler fortgesetzt werden. Davon unabhängig lief im Orenstein-Montania-Werk die Produktion von Traktoren weiter.

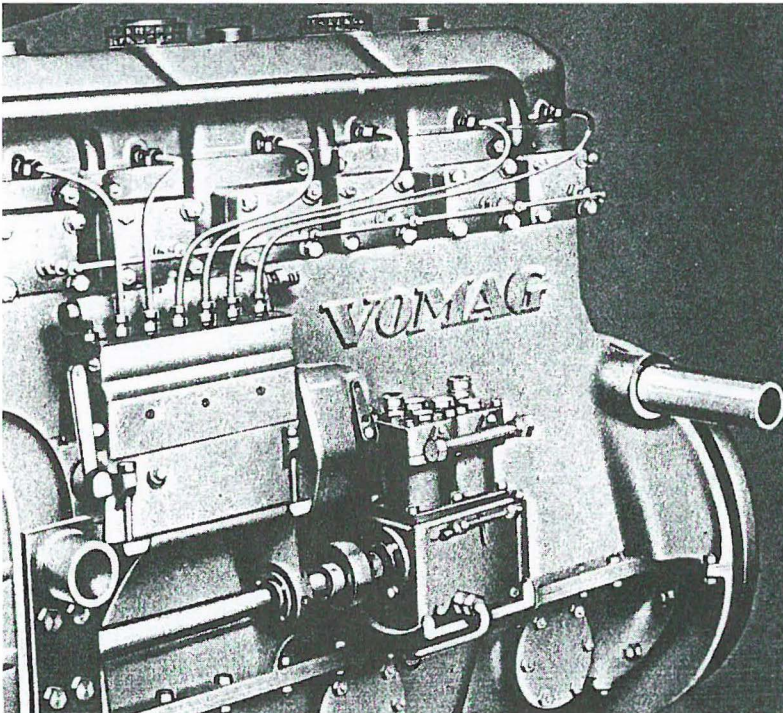


Abbildung eines VOMAG-Diesels aus einem Katalog des Werkes im sächsischen Vogtland. (Archiv des Verf.)

Plauen (Vogtland) – VOMAG

Die aus dem (1895 gegründeten) Textilmaschinenbau von Dietrich hervorgegangene Vogtländische Maschinenfabrik AG begann 1915 mit dem Bau von Heeres-Lastwagen. Nach dem Kriege wurden verstärkt auch Omnibusse hergestellt. Schon 1921 war für VOMAG Bootsmotoren (Ottomotoren) geworben worden, ab 1922 bot man in Plauen Zweitakt-Glühkopfmotoren von 5 bis 20 PS an. 1928 wies die Firmenwerbung auf zwei- bis sechszylindrige Bootsantriebe bis 130 PS hin. 1931 nahm VOMAG die Fertigung von Wirbelkammer-Dieselmotoren auf. Nach einem Konkurs im Jahre 1932 wechselte der Firmenname mehrfach, die geschützte Marke blieb jedoch die gleiche – die Produktionspalette ebenfalls. 1945 haben Luftangriffe die Plauener Motorenwerke weitgehend zerstört. Der Rest wurde von der sowjetischen Besatzungsbehörde demontiert.

Potsdam – Hoffmann

Aus der 1903 aufgelösten Berliner Motorfabrik von Heinrich Kämper übernahm der Ingenieur Max Willibald Hoffmann die Abteilung für Motorbootbau als »Motorenwerk Hoffmann & Co.« – mit Sitz in Potsdam. 1904 meldeten die beiden Inhaber (Hoffmann und Wenzel) die Aufnahme der Fabrikation des »Motors Wenzel« an, der auch als »Atlas-Motor« bezeichnet wurde: *beste Betriebsmaschine für Wagen, Boote, Dynamos und Pumpen*, in den Größen von 6 bis 24 PS. Schon 1905 zeigte Hoffmann jedoch an, daß für den Schiffbau *laut einem Abkommen in Zukunft ausschließlich Daimler-Motore verwendet* würden. *Die Firma hat die eigne Motorenfabrikation ganz aufgegeben*. 1906 wurde jedoch wieder für den eigenkonstruierten Wikingmotor geworben. 1907 korrigierte man im Handelsregister die Firmenbezeichnung in »Motorbootwerke Hoffmann & Co.«. 1908 kam der Betrieb zur Auflösung. 1910 etablierte sich auf dem Gelände die Havelwerft GmbH.

Ronneburg – Deutsche Automobilindustrie/Hering & Richard

In der thüringischen Stadt Gera hatte Friedrich Hering 1888 eine Fahrradfabrik gegründet, die er nach zehn Jahren erfolgreich auf die Fertigung von kugelgelagerten Achsen, Federn und Rädern zum Einbau in die Autos von Daimler und Benz umorganisieren konnte. Das Unternehmen erhielt nun den Namen »Deutsche Automobil-Industrie«, wurde 1902 in das nahegelegene Ronneburg verlegt und firmierte dort bald als »Deutsche Automobilindustrie Max Hering & Carl Richard«. Man nahm den Bau der »Rex«- und »Rex Simplex«-Wagen (anfangs mit De Dion- und Fafnirmotoren) auf, ab 1907 dann den eigenen Motorenbau (seit 1908 als Aktiengesellschaft). 1913 zeigten Hering & Richard ihre vierzylindrigen Ottomotoren (20 bis 40 PS) erstmals auch in der Verwendung als Rex Simplex-Bootsmotoren an. Viel mehr ist über diesen speziellen Produktionszweig nicht bekannt. 1921 mußte das Ronneburger Autowerk mit dem Elite-Konzern fusionieren. Die Firma erlosch. Elite (mit Sitz in Brand-Erbisdorf) baute danach noch einige Jahre Lastwagen in Ronneburg, zuletzt sogar unter Verwendung von Junkers-Dieseln, ab 1928 vereinigt mit der Ronneburger Karosseriefabrik von Carl Richard.

Scharfenstein – Junkers

Im April 1926 erwarb Jørgen Skafte Rasmussen, der Firmenchef der Zschopauer Motorenwerke (DKW) AG, im nahegelegenen Erzgebirgsstädtchen Scharfenstein das Gelände der

dort früher etablierten Moll-Werke. 1930 war Rasmussen maßgeblich an der Gründung der Gesellschaft für Junkers-Kraftmaschinenbau beteiligt und hat offenbar bewirkt, daß Junkers-Diesel auch in Scharfenstein gefertigt wurden – wahrscheinlich bis 1936, bis zur Produktionsaufnahme im neuen Chemnitzer Werk. In anderen Betriebshallen fabrizierte Rasmussen sechs- bis achtzylindrige Rickenbacher-Motoren für die Pkw-Marke Audi. 1931 nahm auch die von ihm gegründete Deutsche Kühl- und Kraftmaschinen GmbH dort ihre Produktion auf.

Schwerin – Klingebiel

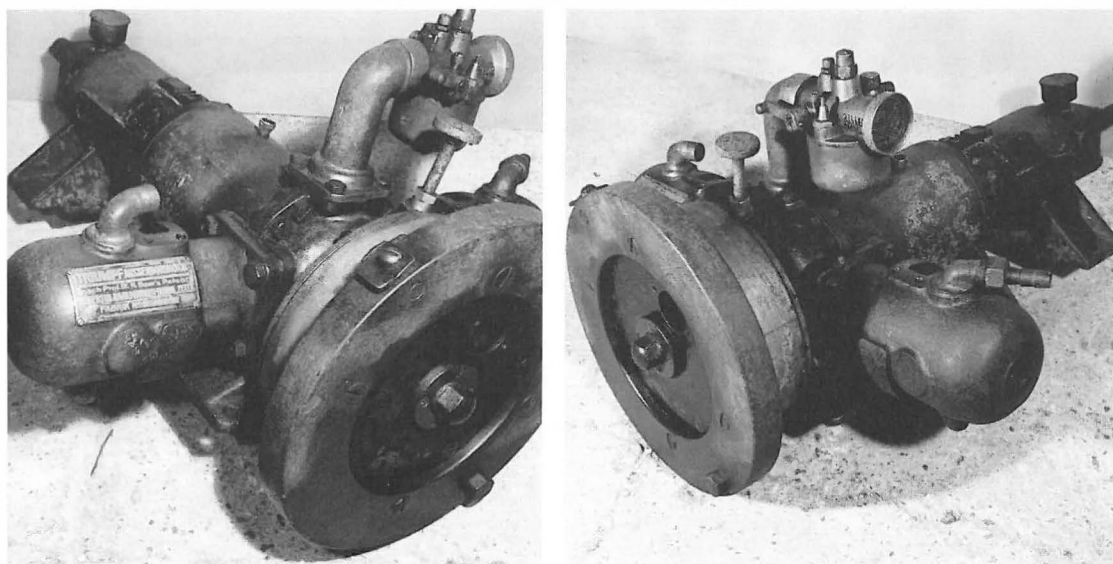
In der mecklenburgischen Landeshauptstadt Schwerin gründete der Ingenieur Robert Klingebiel im Jahre 1900 eine Eisengießerei und Kupferschmiede, die er 1910 nach der Übernahme eines älteren gleichartigen Betriebes erheblich vergrößerte, um auch den Bau von Maschinen und Motoren aufnehmen zu können. Als eine ihrer Spezialitäten bezeichnete die Firma das *Herausbohren und Herrichten gebrauchter Motoren* sowie die Einrichtung von Molkereien, Tischlereien und Wurstfabriken mit Motorantrieb. Nach dem Ersten Weltkrieg bezeichneten sich Robert und Paul Klingebiel auch als Spezialfabrik für Bootsmotore und richteten eine eigene Motorbootswerft ein. Wahrscheinlich hat man in Schwerin kleine Ottomotoren gefertigt – entweder als Außenborder oder als Einbauantriebe vom Typus der Kieler BUB-Maschinen. Nähere Einzelheiten gilt es noch zu erforschen. Der Klingebielsche Betrieb war nach 1939 stark in die Rüstungswirtschaft involviert, wurde 1946 enteignet, hat aber als »Schweriner Gießerei« noch bis Anfang der fünfziger Jahre bestanden.

Stettin – Stoewer

Eigentlich hätte der kurzlebige Bootsmotorenbau in der pommerschen Provinzhauptstadt bereits in Teil I (Ostseeküste) dieser Folge behandelt werden müssen. Seinerzeit waren jedoch die nunmehr bekannt gewordenen Fakten noch nicht verfügbar, so daß sie jetzt als Nachtrag dargelegt werden müssen. Die aus den 1896 gegründeten Stettiner Eisenwerken Bernhard Stoewer (ab 1899) hervorgegangene AG Gebrüder (Emil & Bernhard jun.) Stoewer, Fabrik für Motor-Fahrzeuge, stellte bereits auf der Berliner Internationalen Automobil-Ausstellung von 1899 ein *für Benzinmotorenbetrieb eingerichtetes Schraubenboot* vor. Noch 1904 wurde dann für Stoewersche Boote von 8 bis 45 PS Motorleistung geworben. 1909 verlieh das Patentamt der Fabrik die Schutzmarke »Stoewer« für deren gesamte Produktionspalette – wozu noch damals ausdrücklich auch Bootsmotoren gehört haben. Später hat sich Stoewer ganz auf den Automobilbau beschränkt. Das renommierte Werk mußte 1931 die Liquidation beantragen, konnte jedoch saniert werden und verfiel 1945 der totalen Demontage durch die sowjetische Verwaltung der in eine deutsche und eine polnische Hälfte geteilten Stadt Stettin.

Zeitz – Raab

Der Mechaniker Hubertus Raab (1853–1922) übernahm, nach der Lehre in einer Suhler Gewerfabrik, 1882 eine optische und feinmechanische Werkstatt im thüringischen Zeitz. Für seine Verbesserungen an Heißluftmotoren erteilte man ihm ab 1884 mehrere Patente,



TRIUMPH-Außenbordmotor (Zweizylinder) von Raab in Zeitz (Museum für Binnenschifffahrt und Fischerei, Oderberg): (Fotos: Wolfgang Rudolph)

die er vornehmlich für die Herstellung von Ventilatoren nutzte, die erfolgreich in tropische Länder exportiert werden konnten. Bereits 1914 warb der Zeitzer *Optikus und Mechanikus* aber auch für eigengefertigte Otto- und Rohölmotoren. 1921 kam er dann mit dem Außenbordmotor TRIUMPH auf den Markt – *entstanden auf Grundlage langjähriger Erfahrungen im Betrieb der verschiedensten Außenbordmotoren amerikanischen, schwedischen und deutschen Ursprungs. Maßgebend war, die diesen verschiedenen Maschinen anhaftenden Mängel zu vermeiden.* Der Raab-Antrieb leistete, in zwei Versionen gefertigt, drei bzw. sechs PS, arbeitete im Zweitakt und besaß Boschmagnetzündung. Ab 1925 wurde der kleine TRIUMPH nach Patenten von Professor Baer ständig verbessert und bald auch als zweizylindrige Einbaumaschine geliefert – 1928 bereits mit Leistungsstufen bis 12 PS, beispielsweise für die Verwendung in Fährprähmen. 1935 hat Raab letztmals für seinen Motor geworben. Offenbar verstarb seinerzeit der Juniorchef der Firma, die von der Witwe 1936 an einen Optiker Hammer verkauft worden ist und 1975 im Handelsregister gelöscht wurde.

Zschopau – Zschopauer Motorenwerke

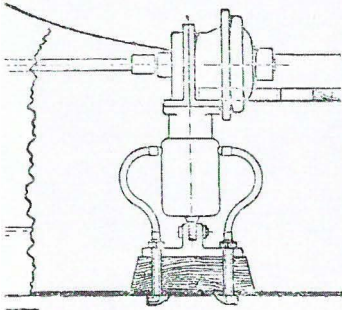
Über das »Imperium«, das der dänische Konzernchef Rasmussen zwischen 1903 und 1932 in der sächsischen Erzgebirgslandschaft aufgebaut hat, ist bereits so oft geschrieben worden, daß die Geschehnisse außerhalb der Bootsmotorenfertigung hier in gebotener Kürze abgehandelt werden können. 1903 etablierten sich Jørgen Skaft Rasmussen (1878–1946), ein in Mittweida ausgebildeter Ingenieur, und sein Kompagnon Ernst in Chemnitz mit einer Werkstatt für kippbare Fahrradständer und andere Gerätschaften dieser Fahrzeugbranche. Ihr Betrieb florierte und konnte rasch vergrößert werden: 1906 nach Zschopau verlegt und als Zschopauer Maschinenfabrik firmierend (ab 1913 als GmbH). Dort lief 1921 die Fertigung der bekannten DKW-Motoren an, die hauptsächlich als Antriebe für Krafträ-

DKW

Der ideale

Bootsmotor

für Kanadier
Canoes
Faltboote



D. R. P. a.

D. R. G. M.

Gewicht nur **22** kg

Anzeigenwerbung für DKW Bootsmotoren (1927) aus Zschopau in Sachsen. (Archiv des Verf.)

der und Kleinautos dienten. Das Werk wurde 1923 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1924 überraschte Rasmussen mit seinen *DKW-Außenbords- und Innenbootsmotoren* ab 4 PS, als Zweitakter, zum Preis von 375 Mark. Die Zschopauer Hauptproduktion blieb jedoch nach wie vor die Motorradfertigung. Die DKW-Bootsantriebe sind wahrscheinlich schon recht früh auch in Erfenschlag bei Chemnitz hergestellt worden, wo dann dieser Produktionszweig des Konzerns wohl ausschließlich beheimatet war.¹⁰

Dubiosa

Böhlitz-Ehrenberg – Heise

Bei Scherr-Thoss heißt es auf S. 145, daß Bosch 1928 eine Lizenz für den Acro-Luftspeicher-Dieselmotor auch an die Firma H.K. Heise Maschinenbau GmbH in Böhlitz-Ehrenberg bei Leipzig vergeben hat. Im Jahr zuvor firmierte Heise noch in Leipzig selbst, als Hersteller von Armaturen und Wassermessern, 1934 dann als Geschäftsführer der Elektrokühlanlagen GmbH zu Leipzig. Erst ab 1935 ist im Amtlichen Fernsprechbuch die H.K. Heise Maschinenbau GmbH zu Böhlitz-Ehrenberg aufgeführt – danach dann fortlaufend bis zum Kriegsende, als Pächter auf dem Areal der Reform Motorenbau AG. Ob bei Heise – wie bei der Reform AG – Bootsmotoren gefertigt worden sind, ist unbekannt. Auf dem Böhlitzer Werksgelände produzierte nach dem Zweiten Weltkrieg das »Dieselmotorenwerk Leipzig«.

Breslau – Wollheim

Scherr-Thoss bemerkt S. 122, daß Benz in Mannheim 1925 eine Baulizenz für Dieselmotoren System L'Orange an die Breslauer Firma Caesar Wollheim vergeben hat. Diese wurde – gegründet 1890 – zwar noch 1925 lediglich als Reederei bezeichnet, betrieb aber bereits seit

1900 im Stadtteil Cosel auch umfangreichen Schiffbau auf eigener Werft. 1934 wurde Caesar Wollheim in Kunheim & Hardtmut »arisiert«. Es ist gut möglich, daß die genannten Dieselmotoren dort hergestellt und in Binnenschiffe eingebaut worden sind.

Leipzig – Werner

1902 zeigt die Zeitschrift »Der Motorwagen« ebenso wie das Adreßbuch für die deutsche Automobilindustrie unter Leipzig-Lindenau die Firma Gebrüder Werner als Kraftfahrzeugfabrik an, deren Motoren auch zum Antrieb für Boote, Dynamo- und Textilmaschinen geeignet wären. Bereits ab 1903 fehlen dann weitere Eintragungen.

Leipzig – Donath

Die 1901 gegründete Maschinenfabrik Karl Donath im Stadtteil Eutritzsch warb ab 1905 als *Spezialfabrik für Grob's Originalmotoren*, die bekanntlich auch für Schiffsantriebe zumindest vorgesehen, vielleicht auch ausgeführt worden waren. 1913 zeigte Donath die Herstellung von Rohölmotoren an. Als Motorenfabrik und Zylinderschleiferei blieb der Betrieb noch bis in die letzten Jahre des Zweiten Weltkrieges existent: geführt als Karl Donath Nachfolger Ingenieur Hans Viehweger, danach dann: Nachfolger Frida Viehweger.

Nordhausen – Winkler

Nach dem Konkurs der Gerlach-Werke hat die Firma Hans Winkler, *Spezialfabrik für Dieselmotore und Pumpen*, eine zeitlang die »Gerlach Diesel« hergestellt und vertrieben. Der Betrieb bestand auch noch nach Kriegsende, zuletzt unter Beteiligung des Schwermaschinenbaues NOBAS. Über Gerlach/Winkler-Bootsmotoren ist nichts bekannt.

Stettin – Pommersche Motorenwerke

Der 1937 aus einer Abteilung der Stoewer-Werke verselbständigte Betrieb könnte möglicherweise Schiffsantriebe hergestellt haben. Das Werk bestand bis 1945.

Liste der hier behandelten Motormarken

(sofern diese nicht mit den Firmennamen identisch waren – z.B. Elite, FAMO, Grade, Junkers, Reform, Steudel, VOMAG, WUMAG usw.)

Atlas	Hoffmann	Potsdam
DEGEWEMO	Elcamo	Erfenschlag
Dixi	Eisenacher M.W.	Eisenach
DKW	Zschopauer M.W.	Zschopau
IMNU	Camin & Neumann	Frankfurt (Oder)
Möwe	Grade	Magdeburg

Nautikus	Elcamo	Erfenschlag
Rex Simplex	Hering & Richard	Ronneburg
Triumph	Raab	Zeit
Vulkan	M.F. Leisnig	Leisnig
Wiking	Hoffmann	Potsdam

Anmerkungen:

- 1 Nicht gerechnet sind hier die Museumsstücke der Berliner Herstellerfirmen.
- 2 Coswig/Sa. – Aus Geschichte und Gegenwart. Coswig 1993.
- 3 Schmitt, Günter: Hugo Junkers. Berlin 1986.
- 4 Denkschrift zum 50jährigen Bestehen des Werkes Maschinenbau AG Hirschberg, vormalis Starke & Hoffmann. Hirschberg 1918; 25 Jahre Hirschberger Maschinenbau 1902–1927. Görlitz 1927.
- 5 Güldner, Hugo: Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren. München/Leipzig 1903.
- 6 Dittmer/Lieckfeldt/Romberg: Motoren und Winden für die Fischerei. München/Berlin 1911; Romberg, F.: Der Ölmotor im deutschen Seefischereibetrieb. In: Jb. der Schiffbautechnischen Gesellschaft 13, 1912, S. 173–253.
- 7 wie Anm. 5.
- 8 Hartmann, Werner: Hans Grade. Magdeburg 1991, sowie bei Anm. 6.
- 9 100 Jahre Buckau Wolf. Die Geschichte unseres Hauses von 1838 bis 1938. Magdeburg 1938.
- 10 Glade, Heinz: Begegnungen im Motorradwerk Zschopau. Berlin 1962.

Boat engine construction in the East German interior (until 1945)

Summary

This third part of the study on the history of boat engine production focuses on the East German interior as defined by the borders valid until 1945. In the states and former Prussian provinces of Brandenburg, Mecklenburg, Pomerania, Saxony, Saxony-Anhalt, Silesia and Thuringia, thirty-seven production shops have been established by name in thirty-one places. Beginning in 1890, these factories produced special petroleum, ignition-bulb, Otto and diesel engines (under 100 PS). The fourth part of the study will discuss engine production in the capital city Berlin.

La construction de bateaux à moteurs dans les régions continentales de l'Allemagne de l'est jusqu'en 1945.

Résumé

Dans le troisième volet de l'enquête sur l'histoire de la production de moteurs de bateaux, c'est de l'Allemagne des régions continentales de l'est jusqu'aux frontières de 1945 dont il s'agit. Dans les états, auparavant provinces prussiennes, du Brandebourg, du Mecklenbourg, de la Poméranie, de la Saxe, de la Saxe-Anhalt, de la Silésie et de la Thuringe, l'existence de 37 firmes a été mise en évidence, réparties dans 31 lieux. Depuis 1890, ces firmes produisaient des moteurs spéciaux à pétrole, à tête incandescente, Otto et à diesel (en dessous de 100 CV). La production de moteurs à Berlin sera traitée à part et fera l'objet d'un quatrième volet.