

## Industrieabenteurer in Sachsen

Nach Kai Jensen –

frei übertragen von Andreas Mascheck mit freundlicher Genehmigung seiner Witwe

Allen in Ost und West ist der Trabant ein Begriff aber nur Wenige wissen um die genaue Geschichte dieses Autos und die Aufarbeitung der Industriegeschichte ist durch die politisch orientierte Geschichtsschreibung sowohl des 3. Reiches als auch der beiden deutschen Nachkriegs-Staaten recht ungenau.

Große Erfindungen brachen und brechen sich ihren Weg in unser Leben nach oder mit Kriegen, hier sei an die Erfindungen des Archimedes während der Belagerung von Syrakus (Sardinien) durch die Römer bis 212 v.Chr., an die Beherrschung der Kernschmelze beim Bau der Atombombe und die durchaus nicht zivil zu sehende Eroberung des Weltraums (Peenemünde, Sputnik 1, Mercury ) erinnert, die uns seit Ende des kalten Krieges die massenweise Verwendung von satellitengestützter Kommunikation und von Computern ermöglichte.

Die massenweise Verbreitung von Verbrennungsmotoren zur Mobilisierung der Menschheit nahm ihren Anfang nach dem 1. Weltkrieg. Von nun an war klar welches Entwicklungs- und Machtpotential in den Verbrennungsmotoren liegt und wie wenig praktisch die bis dahin verwendeten Techniken waren. (Das ähnelt unserm heutigen Wissen über die Nutzung von Computertechnik – gut, aber wenig zuverlässig).

Versetzen wir uns aber kurz in die Zeit vor dem 1. Weltkrieg nach Sachsen. Die Reichseinigung unter der Führung von Preußen und der gewonnene Deutsch-Französische Krieg 1871 hatte die ökonomischen und politischen Grundlagen für die sogenannte Gründerzeit geschaffen, in Deutschland dämmerte der Boom des industriellen Aufschwungs herauf. Siemens war auf dem Weg die internationale Elektroindustrie zu beherrschen, Krupp die Stahlindustrie und Autos wurden in Sachsen gebaut.

1904 begann das Industrieabenteuer des weithin unbekanntes Dänen Jörgen Skafte Rasmussen, der die Industrieentwicklung in diesem Bereich nachhaltig geprägt hat, in Deutschland.

Wieso Deutschland?

Damit sich Erfolg einstellt, müssen mehrere Umstände zur richtigen Zeit am richtigen Ort zusammentreffen.

Man muss die richtige Idee zum richtigen Zeitpunkt haben und man muss sich mit seinem Produkt an die richtige Zielgruppe wenden, also jene Gruppe von Käufern, die die Möglichkeit, die Zeit und das Geld haben, die Produkte zu kaufen. Natürlich muss man wissen was diese Zielgruppe sich bewusst oder unbewusst wünscht.

Schließlich – das wichtigste von allem, man muss Rechtssicherheit für die Investitionen in Industrieanlagen haben. Etwas was zu dieser Zeit in Dänemark schwer zu erreichen war, wo beispielsweise quasi über Nacht ein Gesetz zur Begrenzung der Motorrad Produktion eingeführt wurde.

Vor dem 1. Weltkrieg und danach bis Mitte der 30iger Jahre war in Deutschland das richtige Investitionsklima - gut für Leute mit technologischen Visionen (siehe Siemens, Krupp, IG Farben)

Jörn Skaft Rasmussen wurde 1878 in Nakskov, einer kleinen Hafenstadt im Südwesten der großen dänischen Ostseeinseln als Sohn eines Kapitäns geboren. Wohl niemand konnte zu dieser Zeit ahnen, dass dieses Jüngelchen, das schon als 1-jähriger seinen Vater verlor, die in den 20igern und 30igern weltgrößte Motorradfabrik aufbauen und gleichzeitig einen der größten deutschen Industriekonzerne mit mehr als 20.000 Beschäftigten als Eigentümer beeinflussen würde.

Er zog nach seiner Schulzeit nach Kopenhagen, wo er in der Maschinenfabrik Schmidt & Mygind als Schlosserlehrling arbeitete. Seine Gesellenprüfung legte in der Maschinenfabrik Guldborg in Nyköping (40 km von Nakskov) ab und wanderte dann unmittelbar vor der Jahrhundertwende (1900) nach Deutschland aus, um in Mittweida und Zwickau an den Ingenieurschulen zu studieren. Sachsen war damals das Zentrum des deutschen Maschinenbaus im Bereich der Textilindustrie. Nach seinem Examen als Maschinenbau Ingenieur blieb er in Sachsen, wohl wissend, dass hier die Bedingungen für die Verwirklichung seiner technischen Ideen weit günstiger waren als zu Hause in Dänemark.

Rasmussen hatte einen ausgeprägten Sinn, technisch-technologische Entwicklungen in seiner Umgebung zu verfolgen und begabte Entwickler an sich zu binden. (Wie sich die Bilder gleichen wenn man nur Bill Gates und Microsoft betrachtet.) Später war er ständig auf der Suche nach Personen und Patenten, die eine technische oder sonstige Bedeutung für seine Produkte oder Unternehmen erlangen könnten.

Er konnte spontan schnelle Entscheidungen fällen und verfolgte dennoch stetig sein Ziel, indem er sich beständig an die Gründungsdokumente seiner Firma hielt, etwas, was man sich bei großen Kapitalgesellschaften heute oft vergebens wünscht. Eine andere eher etwas ungewöhnliche Eigenschaft war die, Menschen mit sehr unterschiedlichen Ansichten zur Zusammenarbeit zu bewegen. Er umgab sich später in seiner Entwicklungsabteilung ohne Zweifel mit einigen dieser „Egon-Einsiedler-Düsentriebs“.

Zurück ins Jahr 1904, nach einer kurzen Anstellung in der Rheinischen Maschinenfabrik Düsseldorf kam er zurück nach Sachsen, wo er im selben Jahr mit einem guten Freund die Rasmussen & Ernst GmbH gründete. Sie stellten Dampfkesselarmaturen und Dampfkondensatoren her. Er war in dieser Firma gleichzeitig Verkäufer und seine Reisen führten ihn unter anderem bis nach Russland. Die Nächte verbrachte er in der „Holzklasse“ der damals gewiss nicht komfortablen Züge, die Tage mit Kundenbesuchen.



**alte Barth'sche Tuchfabrik im Dischautal**

1907 kaufte er eine stillgelegte Spinnerei im schönen Dischau Tal in Zschopau, 20km südlich von Chemnitz. Hier

begann er mit 2 Angestellten das, was später die weltgrößte Motorradfabrik werden sollte. Zur Fabrik gehörte ein großes Grundstück. Da die Nachbargrundstücke ebenfalls zum Verkauf standen, sicherte sich Rasmussen durch den Erwerb dieser für 10 Reichspfennige/m<sup>2</sup>

(entsprach dem halben damaligen Stundenlohn eines Arbeiters und man könnte das auf heutige Zeit auf 2 -5 Euro hochrechnen) – seine zukünftigen Erweiterungsmöglichkeiten.

So entstand also die Zschopauer Maschinenfabrik als Vorgängerin der späteren Zschopauer Motorenwerke, J.S.Rasmussen AG. Hier setzte er bis 1914 die Produktion von Dampfmaschinenarmaturen fort, danach wurde die Firma mehr oder weniger gezwungenermaßen auf Rüstungsproduktion umgestellt – wie viele andere deutsche Fabriken auch. Um seine Geschäftstätigkeit und den Verkauf effektiver zu gestalten, kaufte er sich ein kleines Wanderer Auto. Im Zuge des Krieges und der damit verbundenen Benzinverknappung suchte Rasmussen nach einer Möglichkeit zur Ausnutzung von Dampfkraft auch in Autos. In Dänemark hatte mittlerweile ein gewisser Mathiesen ein solches Auto entwickelt. Rasmussen lud Mathiesen nach Zschopau ein, um dieses Konzept weiter zu verfolgen. Letztlich wurden 1917 in Zschopau Prototypen für sowohl dampfgetriebene Personenwagen als auch Lastwagen vorgestellt. Intern erhielt die Entwicklung die Bezeichnung DKW (DampfKraftWagen), die später so bekannte Automarke war geboren.

Nach dem Krieg wurde die Entwicklung von dampfgetriebenen Autos eingestellt, da wieder ausreichend Benzin auf dem Markt war. Die Entwicklung von Autos stand aber erst am Anfang. Während der Entwicklung von Dampfautos hatte Rasmussen während des 1. Weltkriegs Kontakte zur deutschen Autoindustrie geknüpft. In den ersten Nachkriegsjahren stellte Rasmussen fest, dass es unmöglich war, selbst mit der Autoproduktion in Zschopau zu beginnen.

Zusammen mit dem Eigentümer der Presto Werke in Freiberg gründete Rasmussen die Automobilfabrik Elitewerke AG, dort wurden Mitte der 20iger Jahre Autos der Marke „Elite“ und später Opel Motorräder gefertigt.

Die Pläne, ein eigenes Auto zu produzieren gab Rasmussen nicht auf, und so passte es gut, dass sich 1918 ein junger Mann – Otto Ruppe -vorstellte und erklärte, dass er Motoren konstruieren kann und die schon in der Autofirma seines Vaters und später für sich selbst erfolgreich gemacht hatte. Er schlug vor, zunächst kleine Zweitaktmotoren für die unterschiedlichsten Zwecke herzustellen.

Rasmussen griff die Idee auf, obwohl selbst zu damaliger Zeit der Zweitakter als eine eher primitive Maschine angesehen wurde und der ventilgesteuerte Viertakter schon richtig etabliert war.

Zuerst kam ein kleiner Benzinmotor für den Modellbau heraus, der kleine Dampfmaschinen



Zweitakt-Spielzeugmotor nach  
Konstruktion von Ing. Hugo Ruppe  
1918/1919  
Des Knaben Wunsch  
18 cm<sup>3</sup>/0,25 PS

ersetzte. Er hatte einen Hubraum von 0,018 Litern und eine Leistung von 0,25 PS. Dieser Motor wurde unter der Marke DKW eingeführt, hier übersetzt als DesKnabenWunsch. Natürlich wusste Rasmussen, dass er die Fabrik nicht erfolgreich

auf der Produktion von Spielzeugmotoren aufbauen konnte, selbst wenn der Verkauf verhältnismäßig gut anlief. Er suchte weiter nach einer belastbaren Produktidee, die wirkliche Bedürfnisse bedient.

Kurze Zeit später stellte er Otto Ruppe ein und ließ ein größeres Modell des Spielzeugmotors entwickeln. Es entstand ein 118ccm Fahrrad Hilfsmotor, danach ein größerer als permanenter und stationärer Antrieb für Werkzeugmaschinen, Pumpen, Generatoren usw.

Der Fahrrad Hilfsmotor war auf dem Gepäckträger montiert und trieb das Hinterrad über einen Keilriemen an.



DKW Fahrrad Hilfsmotor

So hat Rasmussen seine zwei wesentlichen Produktionszweige begonnen, die stationären Motoren und Motoren für Zweiräder. 1919 nahm Rasmussen an der Leipziger Messe teil und startete mit seinem ersten ausländischen Auftritt in Italien. Die Konkurrenten zogen schnell nach und Anfang der 20iger waren über 20

verschiedene Marken – auch 2 Zylinder Viertakter- mit Hilfsmotoren auf dem Markt.

1921 kam DKW mit seiner nun schon bekannten Marke mit einer Art Scooter Motorrad mit 142 ccm und 1,5 PS unter der Bezeichnung Golem.

Neue Rasmussen Fabriken schossen in Chemnitz, Erla, Stuttgart und Berlin aus dem Boden. Die Produktion wurde auf Flugmotoren, Bootsmotoren, Kühlschränke und andere Produkte ausgeweitet. 1929 wurde der erste europäische Kühlschrank von den durch ihn gegründeten Zschopauer Motorenwerken J.S. Rasmussen entwickelt, später DKW und zu DDR Zeiten dann DKK Scharfenstein.

Ruppe entwickelt die thermischen Eigenschaften des Zweitakters weiter, insbesondere sollte die Brennkammer effektiver werden und so eine größere Effektivität des Motors ermöglichen. Angedacht war die Verbesserung der Kurbelgehäuse-Kompression durch einen Gegenkolben, also mit einem zusätzlichen mechanischen System im Motor. Das ging nicht mit Rasmussen – Ruppe wechselte in eine andere Firma, in der der Motor unter der Marke BECAMPO ein guter Erfolg war.

Rasmussen wollte nur 3 bewegliche Teile, den Kolben, die Pleuelstange und die Kurbelwelle. Auf lange Sicht, so wissen wir heute, hatte Rasmussen recht. Wenn man gut verkäufliche Motorräder bauen will, die jeder bezahlen kann, müssen sie einfach gebaut sein. Bei veadde..Motoren mag das anders sein, wir werden darauf zurückkommen.

Zur gleichen Zeit, als Ruppe ging, kamen neue Mitarbeiter hinzu. Einer war der 28 jährige Österreicher Dr. Hahn, der gute administrative Fähigkeiten besaß und auch fest an den Zweitaktmotor glaubte. Er wurde Direktor und verantwortlich für die Werbeabteilung. Der



Hermann Weber, Richard Blau und Spiller auf Probefahrt mit Lomos-Sesselrädern und einem ZL-ähnlichen Fahrzeug 1921

Andere wurde unendlich bedeutsam für die Entwicklun

g der Motorräder bis zum 2. Weltkrieg. Es war Hermann Weber, der gerade frisch von der technischen Hochschule Chemnitz kam. Weber nahm mit seinen Konstruktionen selbst an Rennen teil, zusammen mit einem Mechanikermeister aus dem Motorradwerk. Sie gewannen unzählige Rennen mit einer kleinen 142ccm, 1,5PS Maschine – dem sogenannten Reichsfahrt



"Reichsfahrtmodell"

Modell.  
Alle DKW  
Konstruktionen  
bis zum bitteren  
Ende 1945  
standen unter der  
Leitung von  
Weber, dem Vater

des modernen Zweitakt Blockmotors – so wie er noch heute bei vielen Mopeds und Motorrädern zu finden ist.

Nach dem Krieg wurden private Firmen als Reparationsleistung von den Sowjets bis zum letzten Schalter demontiert und in diesem Fall in Kasan wieder aufgebaut. Weber wurde mit 20 weiteren leitenden Mitarbeitern nach Kasan deportiert, um dort die Produktion wieder aufzunehmen. Weber überlebte das nicht und starb noch 1946 in Kasan.

Das Reichsfahrtmodell war ein gewaltiger Erfolg. Mit seinen 1,5PS war es den Konkurrenten, die meist bis zu 8PS hatten weit überlegen. Es mag überraschen, dass man heute Motoren des gleichen Typs mit 11PS auf der Grundlage der Forschungsergebnisse bezüglich der Motor Thermodynamik von DKW Zeiten entwickelt.

Schon im August 1921 feierte man die Fertigstellung des Stationärmotors Nr. 10.000 und im Juli 1922 hatte man 20.000 Motoren produziert, außerdem noch 2.000 DKW Motorräder. Der Produktionsschwerpunkt verlegte sich mehr und mehr auf Motorräder. 1924 hatte man bereits 50.000 Motorräder fertiggestellt und war der weltgrößte Motorradproduzent. Die Modelle wechselten schnell, oft waren es 2 bis 3 verschiedene je Jahr. Im 2. Halbjahr 1926 waren 1.600 Arbeiter bei DKW in Zschopau beschäftigt und man produzierte täglich 300 Motorräder und 350 Stationärmotore.

Noch 1926 begann man mit der Fertigung von Kugellagern und eines 3 rädriigen Transport-Motorrads. Dieses Jahr war auch sehr wichtig für die weitere Entwicklung – Rasmussen hatte auf einem Rennen einen englischen Scott Renn-Motor gesehen und war begeistert. Der Engländer Alfred A. Scott hatte bereits 1908 einen wassergekühlten 2 Zylinder 2-Takt Motor mit 600ccm konstruiert, seiner Zeit weit voraus und anderen Renn-Motoren weit überlegen,



DKW Z 500 1929 wassergekühlter  
Zweizylinder-Motor 500 cm<sup>3</sup>/14 PS

selbst  
BMW,  
die nun  
von der  
Renn-  
Motor  
Seite

kamen, sah das so.

Rasmussen kauft einen Scott Motor, einer seiner Abteilungsleiter transportierte ihn selbst nach Zschopau und man „übernahm“ das Konzept als Einstieg in DKWs die, in den 20igern bekannte, Reihe von Zweizylindern 350, 500 und zuletzt 600ccm. Maschinen, die man heute nur noch äußerst selten findet. Die ersten waren luftgekühlt, die machten einige Probleme und

mussten später eine Wasserkühlung haben.. Diese Motoren waren gewichtige Burschen und konkurrierte mit den großen Viertaktern, die sich Ende der 20iger, Anfang der 30iger gut verkauften.

Diese Motoren wurden später Antrieb der DKW Autos und bis in unsere Tage ist der Antrieb der Yamaha RD350 nach dem gleichen Prinzip gebaut. Die Motoren des Wartburg, Barkas und Framo sowie viele weitere, hier zu nennen der Trabant 500 und 601, dürften ebenfalls als unmittelbare Nachfolger zu sehen sein.

Rasmussen experimentierte Mitte der 20iger an einem kleinen Auto mit Holzkarosserie, angetrieben von einem kleinen Einzylinder, der auf dem Trittbrett montiert war. Die Sitze waren hintereinander. Das Auto wurde angeboten, konnte aber fast nicht verkauft werden. In diese Zeit fiel auch ein Versuch Elektroautos mit dem Dänen Dr. Slaby zu bauen. Das endete im Konkurs der Slaby Firma SB-Elektrowagen und Dr. Slaby wurde technischer Direktor im



Spandauer Rasmussen Werk.

Erst als man einen kräftigen 2 Zylinder Motor in die Autos einbaute, begannen sich Erfolge abzuzeichnen.

Das erste richtige DKW Auto wurde Rasmussen an seinem 50igsten Geburtstag den 30.07.1928 vorgestellt. Das Auto hatte eine Karosserie aus Holzrippen, die mit Kunstleder überzogen waren. Der 600ccm 2Zylinder Motor war vorn, der Hinterradantrieb erfolgte über eine Kardanwelle und Differential,

Trockenkupplung und 3 Gang Getriebe. Später wurden diese mit einem 3 Zylinder Motor ausgerüstet. Die Motoren wurden in Zschopau gebaut, die Autos selbst jedoch in Berlin-Spandau.



1927 war Rasmussen auf einer Studenttour in den USA, wo er die Autoproduktion bei Rickenbacker (Detroit) sah. Hier baute man große 6 und 8 Zylinder Viertakter für verhältnismäßig große und selbst für US Verhältnisse exquisite Autos. Rickenbacker produzierte am Markt vorbei. Nach kurzen Bestrebungen einer gemeinsamen Produktion wurde Rickenbacker dann jedoch von

Rasmussen aufgekauft. Die Rickenbacker Maschinen ergänzten die Fabrik in Zschopau und sollten zum Teil auch Grundstock einer neuen Fabrik in Scharfenstein werden. Hier wollte man 6 und 8-Zylinder-Motore für DKW Autos herstellen, auch für andere Autobauer, die keine eigene Motorproduktion hatten.

1929 hatte Rasmussen mehr als 10.000 Arbeitnehmer und erreichte einen Umsatz von 70 Millionen Reichsmark, das Aktienkapital betrug 1 Million. Gerade jetzt, Anfang der 30-iger kam es zu der großen Krise in Deutschland. Die Regierung der Weimarer Republik glaubte dem mit dem Anheizen der Inflation entkommen zu können. Die Inflation begann zu galoppieren, und keiner war in der Lage große Autos zu kaufen. Das führte zu 6 Millionen

Arbeitslosen und besonders stark betroffen war die Motorrad- und Autoindustrie. Wir befinden uns in der Zeit der Weimarer Republik. Ein gewöhnliches Brot musste mit einem Korb voll Geldscheinen bezahlt werden. In dieser Zeit wurden die Pläne mit 4-Taktmotoren und Rickebacker endgültig aufgegeben.

Bevor die Krise kam, hatte Rasmussen noch einige günstige Geschäfte gemacht. Nachdem er eine Doktorarbeit von Adolf Schnürle über die thermische Funktion in einem 2 Takt Motor gelesen hatte, kaufte Rasmussen die Generallizenz für diese Patente und besaß damit über lange Zeit alle Rechte an der Wasserkühlung nach Schnürle für Benzinmotoren. Etwa gleichzeitig stellte er Dr. Herbert Venediger ein, dessen Doktorarbeit sich um die Verbesserung von 2 Taktern drehte. Dr. Venediger setzte seine Forschungsarbeiten über viele Jahre in der DKW Forschungsabteilung fort.

DKW konnte damit die Effektivität des 2-Takt-Motors radikal steigern und den Benzinverbrauch erheblich senken, ohne den Motor zu komplizieren. Rasmussen blieb seinem Ziel - nur 3 bewegte Teile – treu. Das führte natürlich zu einer Reihe von Rechtsstreiten, (der Erfolg hat immer viele Väter) da unter anderem Zündapp versuchte, die Patente zu umgehen. Man zweifelte unter anderem an der Rechtmäßigkeit des Schnürle Patents, da man Quellen belegen konnte, in denen bereits 1911 eine entsprechende Wasserkühlung skizziert worden war.

In der oben beschriebenen Wirtschaftskrise, die der Automobilindustrie extrem zusetzte, wendete sich die sächsische Staatsbank an Rasmussen, der sowohl technisch als auch ökonomisch höchst erfolgreich operierte und Anteile an AUDI besaß.



DKW F1 – erster deutscher Frontriebler, entwickelt bei Audi in 6 Wochen 1930/31

Man bat ihn, die sächsische Autoindustrie zu retten, in der beide Horch und Wanderer große wirtschaftliche Probleme hatten. Wenn man es nicht schaffte, würde die gesamte sächsische Autoindustrie, einschließlich Rasmussens, ausradiert. Rasmussen wurde zur Führungsfigur bei der Errichtung der Auto Union aus



einem Zusammenschluss

von DKW/Audi/Horch/Wanderer – vier Werke, deren Zusammenschluss durch die vier ineinander geschobenen Ringe symbolisiert wurde.

Die im Konzern bestimmende Firma wurde Rasmussens „Zschopauer Motorenwerke“ und der Hauptsitz des Konzerns wurde nach Chemnitz verlegt. Es entstand ein Konzern, in den große Garantien der sächsischen Staatsbank als Form

*Ende der 20iger war die Gründungszeit vieler Autowerke. Der begabte Konstrukteur August Horch hatte eine bedeutende Fabrikation von großen Autos mit 4-Takt-Motoren aufgebaut und zerstritt sich dabei mit seiner eigenen Direktion. Daraufhin schied er aus dem Unternehmen aus, verkaufte seine Anteile und startete mit seinen Ideen von Neuem mit einem neuen Werk. Das Problem war, dass er die Automarke HORCH mit verkauft hatte – nach Protest der Käufer musste er den Verkauf von Autos unter seinem eigenen Namen einstellen. Er übersetzte daraufhin seinen Namen ins Lateinische „Audi“ und verkaufte seine Wagen unter diesem Namen.*

staatlicher Subvention einfließen. Diese Subventionen waren allerdings mit einem gewissen Verlust an den Eigentümerrechten der Aktionäre erkaufte. Die sächsische Staatsbank hatte natürlich ein großes Interesse, dass die Autoindustrie erhalten blieb, da sie sich natürlicherweise in den vorangegangenen guten Zeiten hier stark engagiert hatte und um ihre Außenstände bangte.

In den Konzernvertrag wurde eine Klausel über die Reprivatisierung des Konzerns aufgenommen, falls sich die Zeiten wieder normalisierten, womit man fest rechnete. So sollten die Firmen Audi und DKW wieder an ihre eigentlichen Eigentümer / Aktionäre zurück



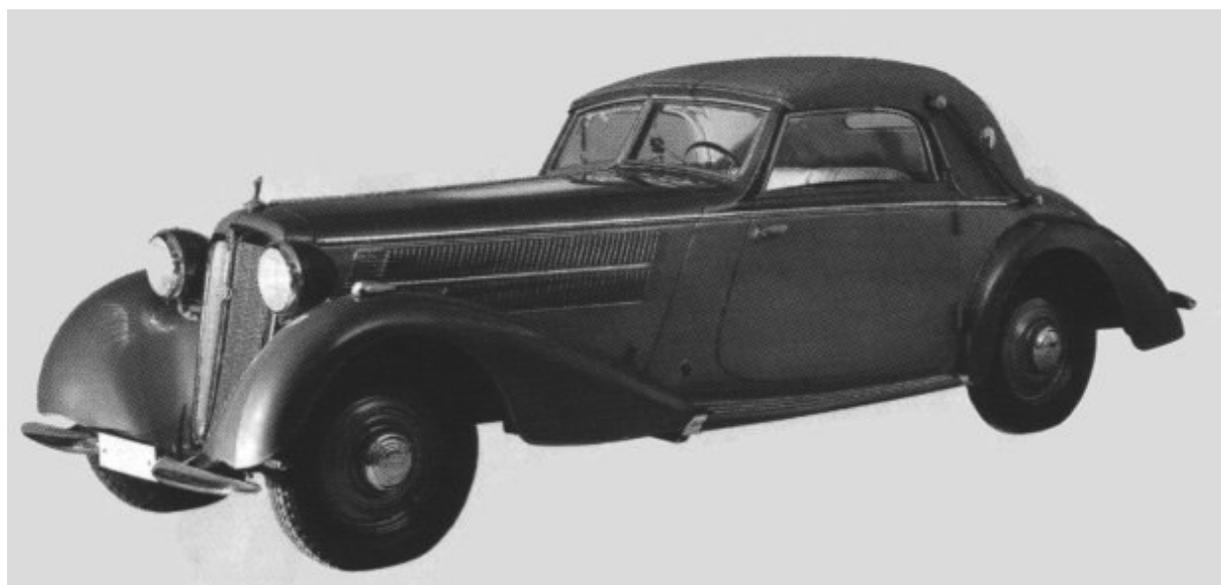
DKW F2



gegeben werden.

1930 hatte keine Partei im deutschen Reichstag die Mehrheit. Kommunisten und Nationalsozialisten bekämpften sich gegenseitig mit militanten Mitteln. Am Schicksal bestimmenden Tag, dem 30. Januar 1933 musste Präsident Hindenburg Hitler zum Reichskanzler ausrufen – obwohl dieser nicht die Mehrheit im Reichstag hinter sich hatte. Das 3. Deutsche Reich war geboren.

Und nun ging es, wie bekannt ist, um die Etablierung der nationalsozialistischen Politik in der Gesellschaft, darunter einleitende Schachzüge zur Kontrolle einiger Industrien, die für



Audi Front 225 Special Cabriolet, 1937

Rüstungszwecke interessant waren oder werden könnten. Am Anfang war Rasmussen ein selbstverständlich eingeladener Gast, wenn Hitler die Industriekapitäne in die Reichskanzlei einlud. Das währte jedoch nur kurz. Rasmussen hatte gewisse Schwierigkeiten mit dem Reichshalter Mutzmann in Dresden, dem Rasmussens dänische Staatsbürgerschaft ein Dorn im Auge war. Das Nazistische Regime wollte nicht, dass ein Ausländer so wesentliche Teile der deutschen Rüstungsindustrie kontrollieren konnte. Rasmussen wurde schikaniert und bildlich gesprochen in den staatlichen Instanzen herum geschubst.

Mit einem Federstrich änderte man den Konzernvertrag bezüglich der Reprivatisierung der Auto Union und gab weitere Garantien von staatlicher Seite. Das war zwar gut für die angeschlagenen Fabriken innerhalb der Auto Union, nicht aber für den Privatmann Rasmussen, der so endgültig die Kontrolle über sein Eigentum verlor. Die Nazis sollten nicht die Letzten sein, die mit solchem Manöver einen Eigentümerwechsel herbeiführten. Einer vergleichbaren Strategie bediente man sich im Ostteil Deutschlands nach dem 2. Weltkrieg. Dort wurde die Verstaatlichung der privaten Industrie dann 1972 abgeschlossen.

Die Personen, die aus der sächsischen Staatbank im Aufsichtsrat der Autounion saßen und mit Rasmussen den Konzern aus der Taufe gehoben hatten, wurden entlassen. Rasmussen wurde auf ein totes Gleis geschoben und zwar umfassend, also ökonomisch, leistungsseitig und technisch verlor er jeden Einfluss. Rasmussen musste einsehen, dass die politischen Verhältnisse gegen ihn waren und seinen Verlust der eigenen Fabrik in Zschopau sowie den Einfluss auf die Autounion akzeptieren und beides den neuen Machthabern überlassen. Sein Dienstvertrag in der Autounion wurde 1934 fristlos gekündigt. Man konnte unter den damaligen Verhältnissen natürlich nicht damit rechnen, dass einer etwaigen Klage gegen die damaligen Machthaber Erfolg beschieden sein würde.

Ein Personenkreis in Dresden hatte jedoch beschlossen, den 60-Jährigen 1938 für seine Verdienste um die sächsische Autoindustrie zu würdigen. So wurde er zum Ehrendoktor der technischen Hochschule Dresden ernannt. Einer Hochschule, in deren Mauern so weltbekannte Wissenschaftler wie Mollier seit 1897 im Bereich der Thermodynamik, jener Wissenschaft, die uns den Bau der Verbrennungsmotoren, den Kühlschrank, die ersten Dampfturbinen und die Flugzeugturbinen ermöglichte, gelehrt hatten.

Nach dem Krieg erhielt Rasmussen eine Abfindung von 300.000 DM für seine in der Autounion aufgegangenen Fabriken. Das war ein Bruchteil der tatsächlich in die Autounion eingegangenen 28.000.000 DM Anlagevermögen. Aber der Krieg war verloren und ein Großteil der Anlagen waren als Reparation nach Russland gegangen, der Rest der Autounion wurde durch Volksentscheid enteignet und ist Grundstock der IFA.

Als der Krieg ausbrach, wurde Rasmussen unter Arrest gestellt – seine 3 Söhne betrieben die Reste der Firma, nämlich das Framo Werk Hainichen und das Metallwerk Zöblitz.

Die Firmen-Mitbegründer Paul Figura und Richard Blau scheiden aus der FRAMO-Werke GmbH aus, damit erfolgt die Bildung der Familien-GmbH. Gesellschafter sind:

1. Herr Hans Rasmussen, Hainichen (Geschäftsführer)
2. Herr Ove Rasmussen (Zöblitz)
3. Herr Arne Rasmussen (Hainichen)
4. Frau Ilse Hennig, geb. Rasmussen (Berlin); später übernehmen deren Kinder Jörgen und Niels Hennig diese Funktion

Bildung einer FRAMO-Niederlassung in Berlin.

Herstellung des Vierrad-LKW HT 1200 - 1t Nutzmasse (später V 1200 mit 1,1t Nutzmasse)

Als Folge der erstmals 1937 vorgestellten Typenbeschränkung durch den Generalbevollmächtigten des Deutschen Reiches für Kraftfahrwesen, Schell, hört zu Beginn des Jahres der freie Nutzfahrzeugmarkt auf zu existieren.

1938 - Auslauf der Produktion von Dreirad-Fahrzeugen durch Typisierung der Produktion, bekannt unter "Schell-Plan". Demzufolge dürfen Dreiräder nur noch von den Firmen Tempo und Goliath produziert werden. FRAMO ist ermächtigt, Vierradfahrzeuge der Typen LTV 500 und V 500 zu fertigen.

Das Kriegsende erlebte Rasmussen in Hamburg, wo er eine kurze Zeit eine Reparaturwerkstatt betrieb, bis er 1948 mit 70 Jahren nach Dänemark zurückkehrte. Sein Sohn, Framo Geschäftsführer Hans Rasmussen, wird durch sowjetische Dienststellen verhaftet und stirbt am 21. September im Internierungslager Toszek (Polen).

In Kopenhagen errichtete Jörn Skaft Rasmussen zusammen mit seinem jüngsten Sohn Arne ein Konstruktionsbüro zur Konstruktion eines Motorrads für die dänische Firma DISA. Es wurde ein Prototyp gefertigt, aber die Produktion kam nie in Gang. Die Ära der Motorräder war nach dem 2. Weltkrieg bereits im abflauen. Jörgen Skaft Rasmussen starb am 12.08.1964 in Bellahøj bei Kopenhagen. Er war und blieb Däne obwohl sein Lebenswerk und seine Verdienste um den Autobau im sächsischen Erzgebirge lagen.

Leute, die ihn kannten, haben erzählt, dass er ein nobler und kultivierter Mensch war dessen Persönlichkeit sowohl die Höhen als auch die Abgründe des Lebens widerspiegeln. Wenn man sein Vertrauen gewonnen hatte, konnte er sich öffnen und Begebenheiten aus seiner Zeit in Deutschland erzählen, es war von Wert zuzuhören. Mit Offenheit und Wärme erzählte er von seinen Erlebnissen in Deutschland, obwohl eine gewisse Bitterkeit darin lag. Er hatte so viel aufgebaut und soviel verloren, er war letztendlich erfolgreich.

In Deutschland wird nicht viel über die Person gesprochen, die hinter DKW stand, hier standen politische Ziele der jeweiligen Machthaber im 3. Reich und in der DDR als auch der Bundesrepublik im Wege, die die Übernahme von privatem Kapital in staatlich kontrollierte Konzerne nicht allzu genau beleuchten wollten.

Und was wurde aus Webers Motorrad Konstruktion? Sieht man ein modernes Motorrad, so findet man immer noch Webers ursprüngliche Konstruktion, den Blockmotor.

Die Zschopauer Werke wurden nach dem Einmarsch der Sowjets 1945 als Reparation



F9 /F91

demontiert und samt Werksleitung nach Kasan verfrachtet. Weber verstarb dort in Russland.

In den Jahren des Neuanfangs errichteten die DDR-Bürger in Zschopau eine neue Fabrik förmlich aus dem

Nichts (Das gilt praktisch für alle privaten sächsischen Industriebetriebe, die mit Rüstungsproduktion ihr Geld verdient hatten.) und bauten Motorräder nach dem Weberschen Konzept. 1963 war das 500.000-te nach dem Krieg in Zschopau gefertigte Motorrad fertiggestellt. Und man produzierte in der Folgezeit zwischen 80 und 90.000 Stück je Jahr. 1970 waren es 1.000.000!

Der Warenverkehr innerhalb der sozialistischen Staatengemeinschaft (RGW) unter Führung der Sowjets machte einen Export im Tausch notwendig, zum Beispiel kostete eine MZ 150 zwei Ballen Baumwolle, das waren Spottpreise. Man produzierte zu Preisen, die unverständlich blieben und politische Dimensionen hatten bis zur Privatisierung 1990. Die Treuhandanstalt musste um private Investoren werben – nur war der Eigentümer inzwischen verstorben.

Verstorben ist jedoch nicht die Idee des Zweitakters, der mit nur wenigen beweglichen Teilen auskommt. Die halbe Schiffstonnage der Welt wird mit Dieselizeitakttern der B&W über die Weltmeere geschippert.



Nach dem Krieg kamen aus den früheren DKW Werken die Scharfensteiner DKK Kühlschränke. Die legendären Trabant 500 und 601, die in Zwickau in den DKW Werken gefertigt wurden, nachdem die Serie der DKW Autos mit dem F8 und P70 beendet war, sind wohl die bekanntesten Nachfolger. Die Eisenacher BMW Werke wurden zu EMW und stellten in den 50iger Jahren

auf die Produktion von Konstruktionen, die eher die DKW Handschrift trugen, um. Hier ist vor allem der F9 zu nennen, der vom Wartburg gefolgt wurde.

Als Motor im Wartburg wurden Weiterentwicklungen der 3 Zylinder 2 Takter verbaut. Dieser letzte, 1985 konstruktiv überarbeitete und zugleich effektivste 2 Taktmotor erzeugte 50 PS/je Liter Hubraum mit elektronischer Zündung und 1:50 Gemisch Schmierung. Der höchste von Japanern für Rennmaschinen erreicht Wert liegt bei ca. 80PS/Liter. Die ersten 2 Takter erzeugten 30PS/je Liter zu einer Zeit, als 4-Takter nur ca.18PS/Liter schafften. Im Autobahnverkehr waren die DKW 2-Takter in den 30iger Jahren durch ihre einfache Gemischschmierung vielen 4-Taktern an Zuverlässigkeit weit überlegen.

Die Fahrzeugproduktion wird in Hainichen 1949 wieder aufgenommen. Gefertigt wird der 1943 eingestellte Transporter V 501/2 (Einheitstyp 650/2) mit dem 2-Zylinder 2-Takt-Ottomotor FRAMO U 500 (17 PS, 500 cm<sup>3</sup>), einer Nutzmasse von 0,7 Tonnen und einer Geschwindigkeit von 60 km/h.





Framo V901/2 wurde in den Barkas Werken in Hainichen bei Frankenberg / Sa von 1953 bis 1960 gebaut. Es wurden auch Kombi, Bus, Leichenwagen, Krankenwagen und geschlossene Aufbauten hergestellt.

#### TECHNISCHE DATEN

Bauart

Motor: 3 - Zylinder- Zweitakt- Ottomotor

Hubraum: 900 cm<sup>3</sup>

Leistung: 28 PS

Kühlung: Wasser

Höchstgeschwindigkeit ca. 75 km/h

Getriebe: Viergang

Antrieb Hinterachsantrieb



Auch der legendäre B1000 als Nachfolger des Framo wurde bis zuletzt im ehemaligen Rasmussen Framo Werk in Hainichen mit oben genanntem Motor gebaut und war als Universal-Lastesel mehr als 30 Jahre unverzichtbar für die Wirtschaft in der DDR. Was mit Rasmussens Anstrengungen Anfang des 20. Jahrhunderts begann, ist also bis heute wirksam, auch wenn die eigentlichen Unternehmer längst in

Vergessenheit geraten sind. Es ist kennzeichnend für unser Zeit, dass Politiker, die ihrer Zeit mehr schaden als nutzen, oft bekannter sind als jene Zeitgenossen, auf deren technischen und organisatorischen Leistungen unser aller Wohlstand beruht.

In Westdeutschland setzte DKW die Produktion ab 1949 von Kraftfahrzeugen zuerst in Ingolstadt mit dem DKW-Schnellaster und dem Motorrad RT125W und dann in Düsseldorf fort. (W steht für Westen, weil in Zschopau auch eine RT125 nach Vorkriegsplänen gebaut wurde) In Düsseldorf baute DKW unter dem Namen Auto Union Automobile. Zuerst entstanden noch Motorräder und Automobile mit Zweitaktmotoren unter dem Markennamen DKW. Mit dem Ende des Zweiradbooms Ende der fünfziger Jahre wurde die Motorradfertigung aufgegeben. Es entstanden aber noch Kleinmotorräder mit dem Namen DKW in der Zweiradunion.

1958 kaufte die Daimler-Benz AG die Auto Union (West). Autos entstanden bis Mitte der sechziger Jahre mit Zweitakttern unter dem Namen DKW. Aus markttechnischen Gründen



(Zweitakter wurden als "Stinker" bezeichnet) wurde dann der Zweitakter fallen gelassen. Für die Bundeswehr wurde allerdings noch bis 1968 der Geländewagen DKW Munga gebaut. Aus dem letzten DKW mit Zweitaktmotor, dem F102, wurde dann der Audi F103 mit Viertakt-Mitteldruckmotor. Der Name DKW wurde von der Auto Union fallengelassen, da er für den Zweitaktmotor im PKW und im Motorrad stand. Die Volkswagenwerk AG übernahm im Dezember 1964 die Mehrheit der Gesellschafteranteile der

Auto Union GmbH. Damit endete dann die Arbeit am Zweitaktmotor. Der letzte Zweitakt-DKW war der noch bis 1968 weiterproduzierte Munga.

Quellen:

Siegfried Rauch, DKW, die Geschichte einer Weltmarke, Motorbuch Verlag Stuttgart, ISBN 3-87943-759-9

Jørgen Helme, 75 aar til lands & luften, en dansk virksomedes historie gennem et kvart aarhundrede 1911-1986, Bohnstedt Petersen A/S, ISBN 87-982246-1-1

Kai Jensen, Webseite des dänischen MZ Klubs, <http://www.mzklubben.dk//>

Immo Sievers, Jørgen Skafte Rasmussen Leben und Werk des DKW-Gründers, ISBN: 978-3-7688-1828-5 EUR: 24.90

Dr. phil. Immo Sievers, geb. 1958 in Berlin, studierte Geschichte und Rechtswissenschaften in Oxford und Berlin. 1993 promovierte er über die Entwicklung der englischen und deutschen Automobilindustrie vor dem Ersten Weltkrieg. Seit 1991 Lehraufträge an der Humboldt-Universität Berlin und der Technischen Universität Berlin. Zahlreiche Beiträge in Fachzeitschriften, Buchpublikationen u.a.: „Autocars“, „Geschichten aus der Automobilgeschichte“ und „Zweirad – Vierrad – Allrad“.

