1946

1950

1950

1950 – 1957

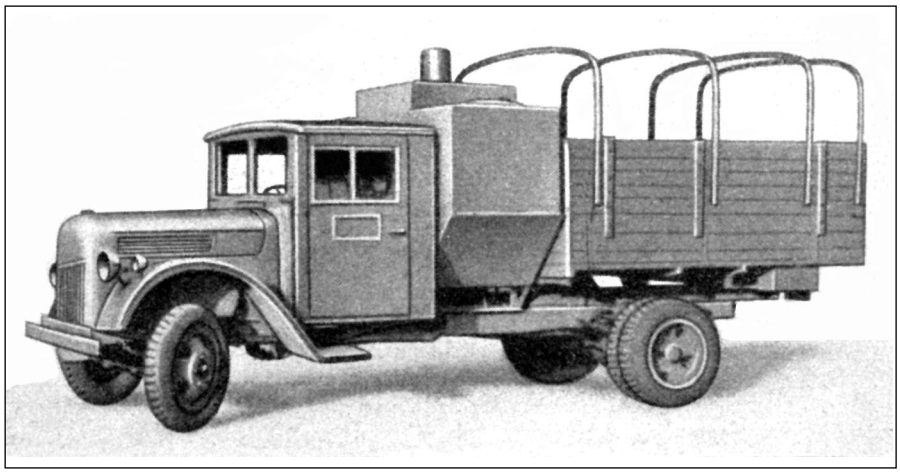
Econom
1948 – 1954

Hinter dem Markennamen „Econom“ stand das Nahverkehrs-Nutzfahrzeugkonzept der Berliner Firma Hellmuth Butenuth, eine Entwicklung des Ingenieurs und Unternehmers Hellmuth Butenuth (19. Februar 1898 – 19. August 1990).

Hellmuth Butenuth hatte schon als Stundent im Jahr 1921 einen Dreirad-

Econom-Werbung 1949

Neujahrs-Glückwünsche für 1952



Umgebauter Ford

Butenuth-Dampfauto der Berliner Dampfmotoren-Gesellschaft auf Ford-Basis [2]

Econom-Straßenspreng- und -Kehrmaschine mit 1-Zylinder-KHD-Diesel 1951

Econom-Werbung von 1950

Personenwagen (Bufag-Butenuth Fahrzeugwerke A.-G., Hannover) gebaut, der auch an Sportwettbewerben erfolgreich teilnahm. Später wechselte Butenuth zu > Hanomag, wo er an der Entwicklung und konstruktiven Durchbildung des Hanomag-„Komißbrot“ (Typ 2/10 PS) maßgeblich beteiligt war.

1933 schied Butenuth bei Hanomag aus und machte sich als Automobilhändler in Berlin erfolgreich selbstständig. Er errichtete dort Werkstätten in Halensee und Wilmersdorf. Als die Hanomag, deren Vertretung er innehatte, sich immer mehr dem Panzerbau widmete und dabei das Automobilgeschäft vernachlässigte, wechselte Butenuth zu > Ford. In den Augen der NS-Machthaber galten zwar die Ford-Wagen als Auslandsfabrikate und waren auf deutschen Kasernenhöfen trotz ihrer Herkunft aus Köln am Rhein verpönt, aber dennoch bestellten bei Butenuth die „nichtmilitärischen“ Dienststellen, vor allem die KdF-Organisation, der Arbeitsdienst und verschiedene Polizeibehörden. Butenuth lieferte nicht nur Ford-Fahrgestelle, sondern stellte auch Spezialaufbauten in eigener Regie her.

1942 erhielt Butenuths Firma Günther Lenz und Helmuth Butenuth G.m.b.H., Mechanische Werkstätte, Berlin O 17, Lange Straße 109, Sonderaufträge, hauptsächlich für die Entwicklung und den Bau von Generatorfahrzeugen und Dampfkraftwagen mit Steinkohle-Befeuerung, da es an flüssigem Brennstoff mangelte. Butenuth beschäftigte etwa 500 Mitarbeiter. Noch während des Krieges wurde die Entwicklungsabteilung des „Butenuth-Dampfwagens“, der auch als „Autobahn-Lokomotive“ bezeichnet wurde, aus Angst vor Bombardements nach Kosel an der Oder verlegt.

Hier stattete man etwa fünf Prototypen auf Basis des Ford-3-t-Lkw mit einer von Butenuth weiterentwickelten La-Mont-Eckrohrkessel-Dampfanlage aus. Butenuth veränderte die serienmäßigen Verbrennungsmotoren. Dabei blieb das gesamte Kurbeltriebwerk (Kurbelwelle, Pleuel, Gehäuse, Zylinderblock, Schwungscheibe und Kupplung) erhalten. So war der Butenuth-Dampfwagen nicht ein Lkw mit

Dampfmaschine, sondern mit Dampfmotor. Die im Zweitakt arbeitenden Motoren leisteten 100 PS.

Auch von Opel erhielt er einen Auftrag zur Umstellung von deren Lkw auf Dampfkraftantrieb, selbst > Henschel & Sohn, Kassel, ließen sich einen 4-t-Diesel-Lkw auf Dampf umstellen.

Nach dem Zusammenbruch des NS-Regimes und der Eroberung Berlins durch die Rote Armee waren von Butenuths Betrieben nur noch Trümmer vorhanden. Einzig der Betrieb in der Karlsruher Straße am Kurfürstendamm blieb unversehrt. Dort wurden zunächst mit Genehmigung der sowjetischen Besatzungsmacht, zehntausende von Stahlhelmen in Kochtöpfe umgepresst.

1946 verlangte die sowjetische Kommandantura die Weiterentwicklung des Butenuth-Dampfwagens, da sich der Treibstoffmangel verschärft hatte. Am 13. Dezember 1946 wurde aus diesem Grund von den Berliner Kaufleuten Dipl.-Ing. Ernst Wichmann und Günther Bartz die BDG Berliner Dampfmotoren-Gesellschaft m.b.H. (zuletzt: Berlin-Halensee, Karlsruher Straße 7/8) gegründet, in der nach der Stammkapitalumwandlung in Ostmark am 4. November 1948 Hellmuth Butenuth zum Geschäftsführer aufstieg.

Als noch im gleichen Jahr, nach 18 Monaten Arbeit in einem sowjetischen Entwicklungsinstitut in Berlin-Adlershof, mit der Fertigstellung eines weiteren Dampfwagen-Prototypen, des „Butenuth-Dampfautos", die Serienreife erlangt war, wurden sämtliche Konstruktionszeichnungen, Versuchseinrichtungen und Modelle zur Weiterentwicklung schnelllaufender Dampfmaschinen durch einen technischen Stab der sowjetischen Siegermacht (hauptsächlich für die russische Flussschifffahrt) nach Leningrad/UdSSR gebracht. Die Berliner Dampfmotoren-Gesellschaft wurde 1952 von Amts wegen gelöscht. Wieviele Dampfmotoren zur Umrüstung von Kfz auf Dampfbetrieb und für den stationären Betrieb hergestellt wurden, konnte nicht ermittelt werden.

Butenuth verlagerte seine Aktivitäten wieder in den Westteil Berlins. Da nach der Währungsreform 1948 (in Berlin 23. Juni) und der am Tag darauf fol-

Der erste Berliner Nachkriegs-Wasserwerfer 1951 mit 25-PS-MWM-Zweizylinder

Econom-Mehrzweckfahrzeug Typ A für 1,5-t-Nutzlast mit KDW 415 Z + F 2 L 514 1952

Econom-Standardpritsche mit 25-PS-Zweizylinder-MWM-Diesel KD 415 Z von 1951

genden Berlin-Blockade keine neuen Lkw mehr aus Westdeutschland nach Berlin kamen, begann die Firma Hellmut Butenuth, Abt. Automobilbau, Berlin-Wilmersdorf, Landhausstraße 19 – 20, als Ersatz für durch die Sowjets als Wiedergutmachung beschlagnahmte Pferde und Kraftfahrzeuge noch vorhandene schrottreife Fahrzeuge herzurichten. Mit Hilfe des Berliner Senats und Mitteln des Marschall-Plans entstand ein neues Automobilwerk in Berlin-Haselhorst, Rhenaniastraße 14, womit Butenuth an die alte Berliner Lkw-Bau-Tradition anknüpfte. Die Gewerbeerlaubnis erhielt er am 10. Oktober 1950. Aus finanztechnischen Gründen trennte Butenuth das Econom-Werk vom Ford-Vertrieb. Offizieller Geschäftsbeginn wurde somit der 15. März 1952; die Handelsregistereintragung folgte am 3. April 1952.

Senkkastenreinigung mit Econom

Fast alle Teile der Econom-Fahrzeuge wurden von Berliner Zulieferfirmen angeliefert und zusammengebaut. Die Motoren kamen aus Westdeutschland. Der Verkauf wurde später in die Wilmersdorfer Forckenbeckstraße 95 verlegt.

Unter dem Markennamen „Econom“ stellte Butenuth 1949 einen speziell für den Kurzstrecken-Nahverkehr konzipierten 5-t-Frontlenker-Lkw vor, billiger und wirtschaftlicher als die Fahrzeuge der Konkurrenz. Ein 5-t-

Aufbruch zum Winterdienst der Berliner Straßenreinigung im Januar 1953

Anhänger konnte mitgeführt werden.

Butenuth baute in seine Fahrzeuge anfangs langsamlaufende, wassergekühlte 25-PS-Zweizylinder-Dieselmotoren von MWM (KD 215, KD 415 und KD 415 z) ein. Für die im Nahverkehr zurückzulegenden Distanzen und die damals zulässigen 40 km/h Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften reichten nach Untersuchungen diese Motoren aus. Mit einem Drehzahlregler war die Höchstgeschwindigkeit auf etwa 35, später 39 km/h begrenzt, weshalb auf einen Tachometer verzichtet werden konnte. Durch die Verwendung eines Zweigang-Zwischengetriebes ergaben sich acht Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge, so dass sich das Fahrzeug allen Betriebs- und Geländeverhältnissen anpassen konnte. Da Buthenuth vornehmlich Getriebe und Achsen von Ford verwendete, entfiel ein aufwendiges Servicenetz. Die Frontlenker-Fahrerhäuser schneiderte die Berliner Karosseriefirma Buhne in Moabit. Der Berliner Karosseriebetrieb > Gaubschat kaufte Econom-Chassis und versah sie mit Spezialaufbauten.

Zu den Abnehmern der Econom-Wagen zählten in erster Linie Brauereien, Kohlenhandlungen und Kommunalverwaltungen. Neben Kippern wurden ab 1951 zunehmend Sonderaufbauten wie eine selbstfahrende Kabelwinde sowie ein Mehrzweck-Kommunalfahrzeug für Schlammsaug-, Spreng- und Kehrmaschinenaufbau

Econom-6-t-Lkw mit zwei gelenkten Vorderachsen und 53-PS-Kämper-Diesel 1953

4,5-t-Econom mit luftgekühltem 40-PS-Dreizylinder-KHD-Diesel von 1953

Einsatz der Econom-Flotte im Januar 1953

mit dem gleichen 28-PS-MWM-Diesel, wie sie nun auch der Fünftonner besaß, ausgeliefert. Auch Berlins erster Polizei-Wasserwerfer nach dem Krieg war ein Econom. Ab 1951 wurde ein spezielles vierrädriges Econom-Straßenkehr- und Sprengfahrzeug mit luftgekühltem Einzylinder-KHD-Dieselmotor (15 PS) ausgestattet.

Ende des gleichen Jahres erhielten die Fünftonner auch luftgekühlte 30-PS-Zweizylinder-KHD-Dieselmotoren, wodurch eine Änderung der Front (es entstand eine kurze Haube) notwendig wurde. 1951 erhöhte man deren Leistung durch den Einbau von Dreizylinder-KHD-Dieselmotoren auf 45 PS und modernisierte die äußere Form der Mannschafts-Fahrerhäuser (für bis zu 6 Personen) modernisiert. Mit den neuen Kabinen wurden vorrangig Sattelzugmaschinen unter anderem für Flugfeld-Tankauflieger ausgestattet.

Ab Mitte 1953, lange vor > Faun und den berühmten „Tausendfüßler"-Dreiachsern von > Mercedes-Benz, baute Butenuth Dreiachser mit zwei gelenkten Vorderachsen. Die wendigen 6–6,5-Tonner, wahlweise ausgestattet mit Vierzylinder-KHD-Dieselmotoren (45 PS), von Kämper (63/65 PS) und mit 90-PS-Ford-Hercules-Dieselmotoren, dienten unter anderem einer speziellen Konstruktion für den Kohlenhandel, dem „Econom-Kohlen-Kuli".

Dieser 1954 vorgestellte Kohlen-Kuli basierte auf einer Entwicklung des Diplom-Ingenieurs Fritz Dressel, Mitinhaber der Kohlengroßhandlung Müller & Sinning, Frankfurt/Main, aus dem Jahr 1948. Das Basisfahrzeug (65-PS-Kämper-Vierzylinder-Dieselmotor) besaß, um in engen Höfen leichter rangiert zu werden, zwei gelenkte Vorderachsen und eine Hinterachse. Zur Rationalisierung der arbeitsintensiven Kohlenauslieferung konnten zwei Förderbänder Entfernungen bis zu 7,5 Meter und drei Meter Höhe überbrücken. Eines lag unter dem viergeteilten 12-Kubikmeter-Silo (für verschiedene Kohlensorten), das andere konnte aus seiner seitlichen Anordnung hydraulisch ausgeschwenkt werden. Die Förderleistung lag bei einer Tonne pro Minute.

Ende 1952 erweiterte Butenuth die Fertigung um ein Mehrzweck-Kommunalfahrzeug, das als Pritschenwagen (1,7-t-Nutzlast), als Waschmaschine oder Sprengwagen verwendet werden konnte. Ausgestattet wurde es wahlweise mit einen luftgekühlten 30-PS-Zweizylinder-KHD- oder einem wassergekühlten 28-PS-Zweizylinder-MWM-Dieselmotor. Etwa 20 Einheiten dieses Typs verließen das Werk.

200 Mitarbeiter arbeiteten in Butenuths Lkw-Werk, das auch Fahrzeuge nach Belgien, Portugal und in die Türkei exportierte. Als die westdeutsche Automobilindustrie Anfang der fünfziger Jahre von neuem die Großserienfertigung aufnahm, geriet die Econom-Produktion an der Havel ins Schlingern. Sie hatte zu viele Standortnachteile. Butenuth beendete die die Econom-Fertigung Anfang 1955. Etwa 250 Econom-Nutzfahrzeuge waren entstanden. Er widmete sich fortan nur noch seinem Ford-Großreparaturwerk und dem Vertrieb; die Löschung der Firma Econom-Werke wurde am 10. Mai 1957 beantragt.

Econom-Straßenspreng- und -Kehrmaschine mit 1-Zylinder-KHD-Diesel 1953

Flugfeld-Tankwagen für Berlin-Tempelhof 195x