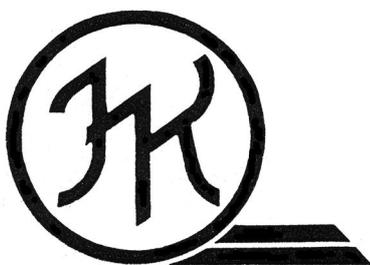




1925



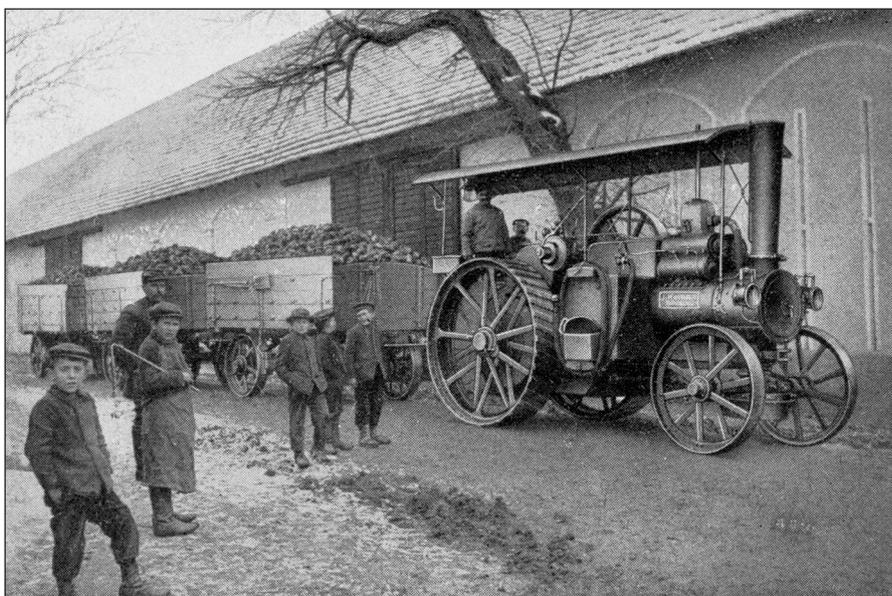
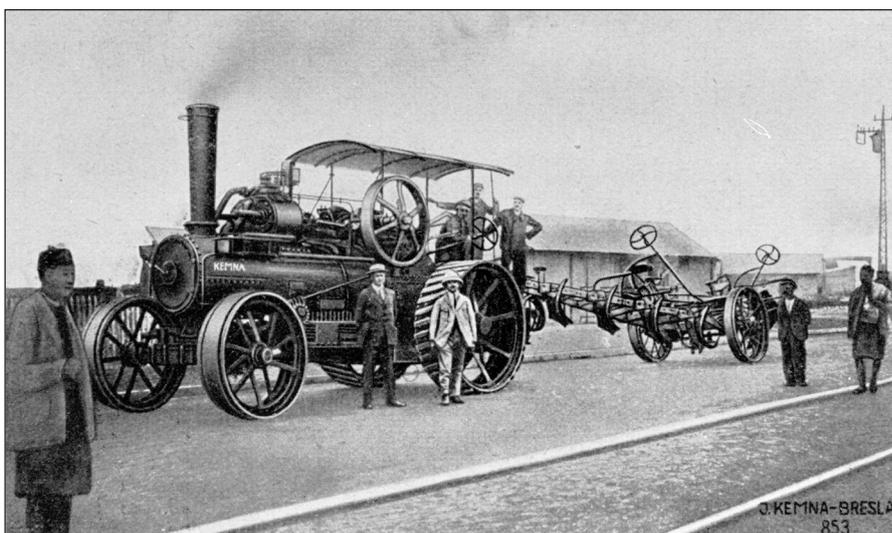
02.06.1919 – 237 762

Kemna
1912 – 1920
1925 – 1938

Die Eisengießerei und Maschinenfabrik Julius Kemna, Breslau, Gräbschener Straße 163–173, verschaffte sich vor und während des Ersten Weltkriegs einen erstklassigen Ruf durch die Fertigung von Dampffahrzeugen.

Kemna-Fahrzeuge wurden weltweit exportiert als Dampf-Straßenzugmaschinen, Dampfwalzen, Seilwinden und Landmaschinen. Vor allem in den Kolonien kamen die niederschlesischen Konstruktionen häufig zum Einsatz, während des Krieges zogen Kemna-Dampfschlepper auch schwerste Geschütze an die Front. Im Rahmen eines Straßen-Dampfzugmaschinen-Großauftrages der deutschen Heeresleitung baute Kemna noch 1918 Fahrzeuge und vergab, um den Lieferumfang erfüllen zu können, sogar Lizenz-Aufträge an > MAN.

Auf der Breslauer Messe 1920 wartete Kemna mit einem neuen Dampf-Kleinpflug auf, der auch auf kleineren Höfen zum Einsatz kommen sollte und wiederum als Straßenlokomotive Verwendung finden konnte. Einen speziellen Walzensatz konnte man gegen die Räder austauschen und erhielt somit eine Dampf-Straßenwalze.

Transport von Marmorblöcken aus dem Weißenburger Jura-Marmorbruch 1924 ¹Kartoffeltransport mit Kemna-Straßen-Lokomotive 1912 ¹Kemna Dampf-Zugmaschine mit schwerem Pflug in Casablanca, Marokko ¹

Nach dem Niedergang des Dampffahrzeugbaus Anfang der zwanziger Jahre nahm Kemna 1925 den Bau eines Rohölschleppers mit Vierzylinder-

Deutz-Motor auf. Es handelte sich um eine Viertakt-Vergasermaschine mit einem Spezialrohölvernebler. Die Zugmaschine fand keine große Verbreitung.

Im November 1928 übernahm Kemna die gesamte Fabrikation und den Verkauf der > Borsig-Schlepper und „Kraftpflüge“. Wegen nachlassender Konjunktur zeigte das Berliner Traditionsunternehmen, berühmt vor allem im Lokomotivbau, keine Neigung, diesen Produktionsbereich weiterhin aufrecht zu erhalten.

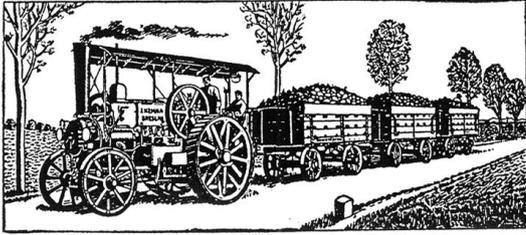
1932/33 wurde eine Expressgut-Zugmaschine angeboten. Diese besaß ein festes Fahrerhaus sowie einen Zweizylinder-Viertakt-Deutz-Dieselmotor mit wahlweise 20 oder 28 PS. Mit 35 PS Leistung war sie noch 1938 im Bauprogramm.

Nach 1933 verlegte sich Kemna schwerpunktmäßig auf den Bau von Landmaschinen, Acker- und Unterunkftswagen. Doch **xxxx Original nachschauen !!!! xxx**

Durch den Krieg aus Breslau vertrieben, startete die Firma nach 1945 erneut als Rheinhessische Maschinenbaugesellschaft in Heidesheim im Rheinland, der Versuch scheiterte. Die Maschinenfabrik Alfred Hagelstein in Lübeck-Travemünde ließ sich noch Anfang der fünfziger Jahre das Kemna-Firmenzeichen in die Warenzeichenrolle des Bundespatentamtes eintragen.

J. Kemna Breslau

300—400 Zentner Nutzlast in einem Transport. Kohle und Wasser reichen 20-30 km



Fahrtgeschwindigkeit 5-10 km in der Stunde

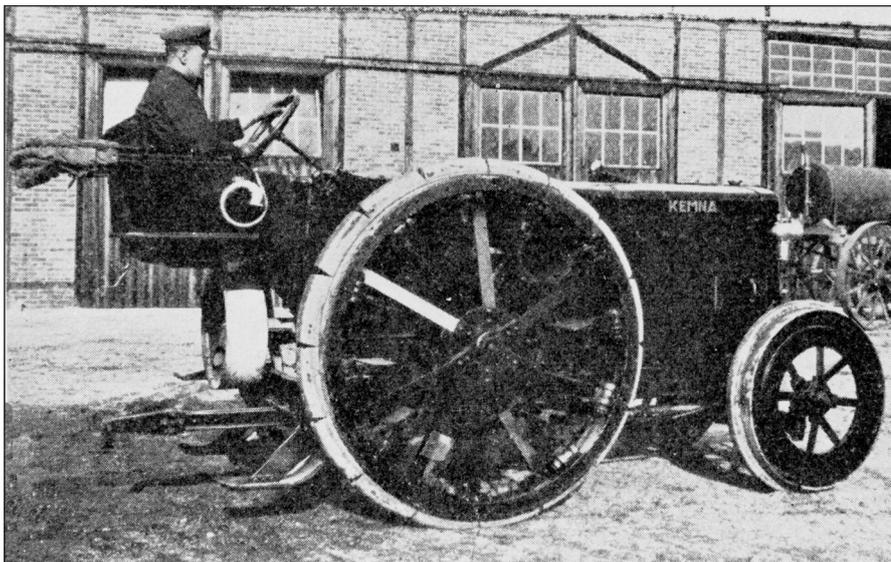
Von der Heeresverwaltung bestellte, in meiner Fabrik erbaute neue

Dampf-Lastzüge sofort lieferbar.

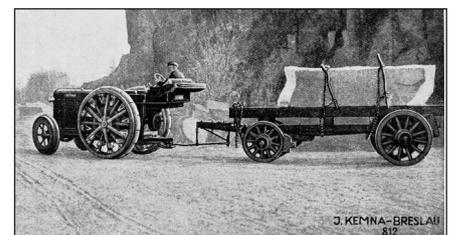
Anmeldungen zwecks Besichtigung der Fahrzeuge in meiner Fabrik oder Teilnahme an Probefahrt erbeten an

J. Kemna Breslau

1919, nach dem Ersten Weltkrieg, vertreibt Kemna seine Zugmaschinen an Private ^{HSR}



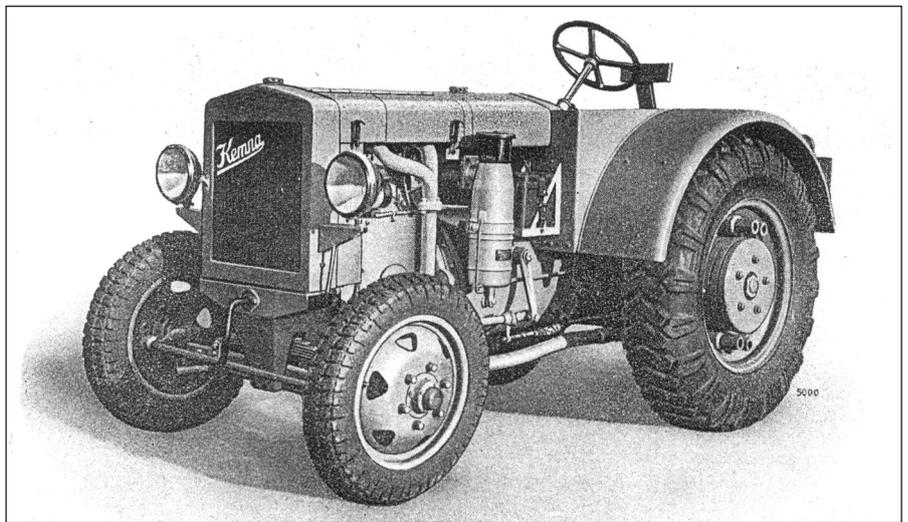
Kemna Zugmaschine ¹



Kemna Zugmaschine ¹



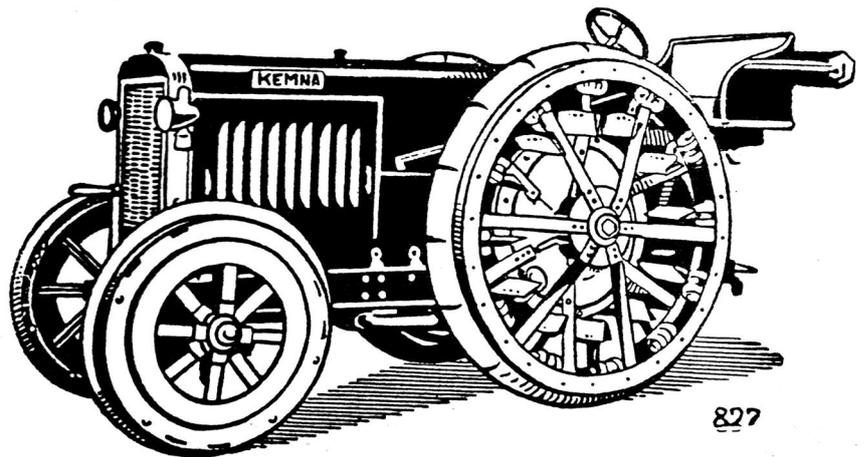
Kemna Zugmaschine ¹



Kemna Zugmaschine 1

Kemna Rohölzugmaschine

35 40 PS.



die beste und billigste aller Zugkräfte

**für Land- und Forstwirtschaft,
Industriewerke, Trans-
portunternehmungen
u. alle gewerb-
lichen Zwecke**



Kurzfristig lieferbar!

Kemna-Breslau

Kemna Werbung 1926 1