



1913



1917



1921

### Komnick 1907 – 1930

Die Elbinger Maschinenfabrik F. Komnick vorm. H. Hotop (der Zusatz entfiel 1910), Elbing im ehemaligen Ostpreußen, die sich auf anderen Gebieten schon einen guten Namen gemacht hatte, erwarb 1906 auf Initiative ihres Besitzers, des Fabrikanten Karl Franz Komnick (zuletzt Dr.-Ing. h.c.; 1857–1938) ein 85 000 qm großes Grundstück von der Elbinger Leinen-Industrie, um eine Automobilfabrik errichten.

In dieser östlichsten Fahrzeugfabrik des deutschen Reiches begann die Produktion von Personenkraftwagen und auf diesen basierenden Lieferwagen im Jahre 1907.

Im Gegensatz zur üblichen Position des Kühlers vor dem Motor ordnete man beim Komnick-Motorwagen den Kühler hinter dem Motor vor dem

Spritzbrett an, um die Vorderachse zu entlasten und das Eindringen von Staub zu verhindern. Komnick fertigte von Anfang an Vierzylindermotoren.

1908 begann Komnick mit dem Bau von Motorpflügen. Der technische Leiter der Automobilfabrik, Oberingenieur Hans Rosenstein, konstruierte 1908/09 auch Doppeldeckerflugzeuge mit 50-PS-Komnick-Motoren, 1909 übernahm er die technische Leitung der > Berliner Motorwagenfabrik G.m.b.H. in Reinickendorf.

Das Elbinger Unternehmen expandierte und so wurden 1911 die Anlagen der ehemaligen Nordischen Industrie- und Stahlwerke auf dem Holm bei Danzig (420 800 qm) mit Schiffskai und Gleisanschluss dazugekauft. Komnick besaß nun für lange Zeit als einzige Automobilfabrik eine eigene Stahlgießerei und konnte fast alles von der

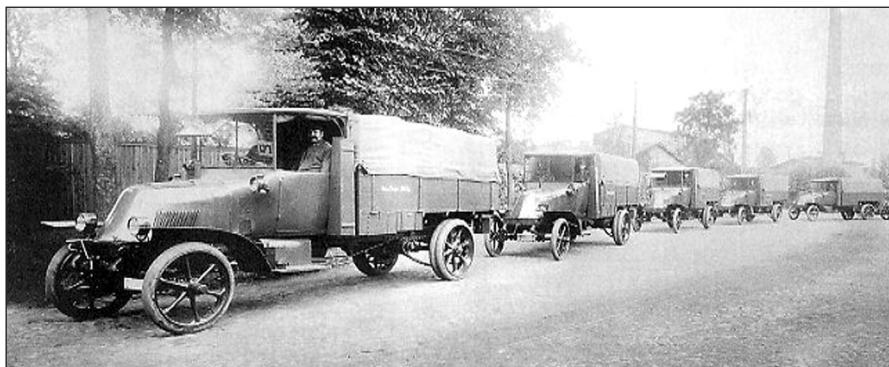
kleinsten Schraube bis zur Karosserie selbst fertigen.

Nachdem die Vorgaben der Braunschweiger Automobilfabrik Heinrich > Büssing für kriegsbrauchbare Lastfahrzeuge verbindlich wurden, schlug die Heeresleitung Ende 1911 auch Komnick als zukünftigen Produzenten des Armee-Last-Zuges Typ 1913 (A.L.Z. 13) vor. Komnick beschränkte sich jedoch auf den Bau von Pkw und darauf basierenden Lieferwagen.

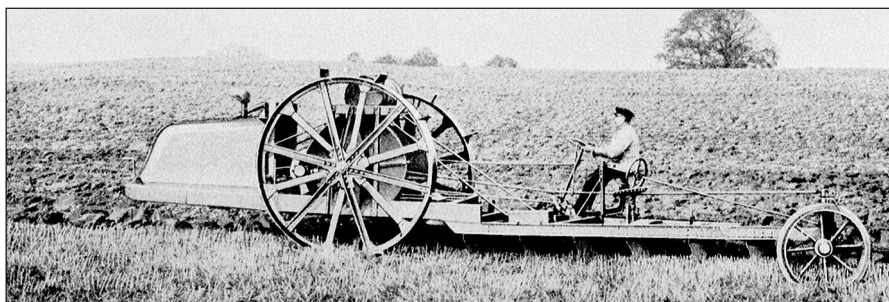
Als Droschke und Geschäftswagen für 0,75 t Nutzlast bot Komnick den Typ 10/25 PS an, dessen Motorleistung allerdings mit 10/34 PS angegeben wurde. Kleinstes Komnick-Fahrzeug war ein 6/18-PS-Wagen. 1913 erreichten die Komnick-Motoren zum Einbau in die eigenen Motorpflüge 100 PS Leistung. Man exportierte nach Russland, Österreich und auf den Balkan.



Komnick 1914



Komnick 1914



Komnick-Pflug 19xx 1

Nach Ausbruch des ersten Weltkriegs nahm Komnick die Lkw-Produktion auf. Vorrangig fertigte man 3-Tonner (23/45 PS), da hier der Bedarf am größten war, aber auch 4- bis 5-t-Wagen, die alle an die deutsche Ostfront gingen. Die ab 1916 nach Vorschrift (Regel) des Heeres gebauten 3-t-Fahrzeuge („Regel-Dreitonner“) wiesen nun die konventionelle Anordnung der Kühler vor dem Motor auf. Daneben verließen das Werk Motorpflüge, Lafetten für Fliegerabwehrgeschütze und Maschinengewehrwagen. 1916 bestellte das Heer bei Komnick Artillerie-Zugmaschinen. Ein 100-PS-Prototyp kam erst im Oktober 1918 zu Auslieferung. Die Mitarbeiterzahl erreichte mit 3600 Mann ihren höchsten Stand.

Nach Kriegsende war der russische Markt, der fast die komplette Produktion aufgenommen hatte, weggebrochen. Über ein Jahr lag die Fertigung fast vollkommen still, bevor man sie ohne große technische Änderungen wieder aufnahm. Neben dem Kardan-Dreitonner Typ W 3 (22/42 PS) fertigte Komnick einen 5-Tonner Typ L (28/45 PS) der in verstärkter Ausführung als 7-Tonner im Hinblick auf den Export ausgebildet wurde.

Am 30. März 1922 wurde das Familienunternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, um auch Kapital für neue, von dem bekannten Nutzfahrzeugpionier Joseph Vollmer konstruierte Lastwagen zu erhalten. Leiter der Automobilfabrik war nun Otto Lehmann. Die Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kesselschmiede F. Komnick blieb in Privatbesitz.

Zum Bremsen diente üblicherweise eine Fußbremse als Getriebe-Bremse (wassergekühlt) und eine Handbremse als Hinterradbremse. Eine Bergstütze verhinderte unbeabsichtigtes zurückrollen. Die normalerweise verwendete Vollgummibereifung wich der Elastik- und Riesenluftbereifung. Serienmäßig boten seitlich aufrollbare Gardinen Schutz gegen Wind und Wetter. In der eigenen Karosseriefabrik fertigte Komnick Spezialaufbauten für alle erdenklichen Beförderungszwecke sowie Omnibusse.

1923 ging Komnick dazu über, die Aggregate, Kupplung, Getriebe, Vor-

derachse und Lenkung zu „normalisieren“ (Standardisierung). Sowohl der neue 3- als auch der 4-5-Tonner erhielten damit den gleichen 45-PS-Motor. Beide Chassis verwendete man auch für Omnibus-Aufbauten. Auch wandte man sich wieder dem Pkw (Typ 8/30 PS) zu und trat 1924 mit einem neuen 1,5-2-t-Lieferwagen Typ C 2 (30/48 PS) in Erscheinung. Auffallend war sein dem Ordensritter-Wappen nachgebildeter Kühler. Der Typ C 2 wurde bis 1927 gebaut.

Die Teilnahme an der Russlandfahrt 1925 absolvierte das Komnick-Team mit zwei Lkw als einziges strafpunktfrei.

#### Textsammlung

1925: 1 T (1-1,5 t, /40 PS); 2 T (2-2,5 t, 55/60 PS); 3 W (3-3,5 t, 55/60 PS); 5 L (4-4,5 t, 55/60 PS)

Die 1- bis 3,5-Tonner (1925: 3,5-t-Omnibus mit Niederrahmen für 26–40 Personen) wurden als Kardanwagen, die stärkeren Typen als Kettenwagen hergestellt. Der kleinste Komnick-Typ Typ C 2 (30 bis 48 PS) für 1 bis 1,5 t wurde von bis 1927 gebaut und lehnte sich eng an die Typen 2 T für zwei Tonnen Nutzlast und 3 W an. Standard war ein Komnick-Vierzylindermotor von xx PS.

1925 kam Komnick mit einem Vierrad-Schlepper (Universalkraftschlepper) unter der eigenen Marke heraus. Er beruhte auf Entwicklungen der Firma > Benz-Sendling Motor-Pflüge, für die man 1923 die Fertigung von ganzen Fahrzeugen und auch von Motoren übernommen hatte. Ausgestattet war er entweder mit einem Benz-36-PS-Sendling-Dieselmotor oder einem 40/45-PS-Ottomotor von Komnick, bis zu 40 t konnten gezogen werden. Eine Seilwinde gehörte zur Standard-Ausstattung.

Mit einem neuen Sechszylindermotor (72/75 PS) zeigte sich Komnick auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1926 in einem Fünftonner mit Kardan sowie in einem 36-sitzigem Omnibus (Königsberger Straßenbahn gekauft). In 18-sitzigen Omnibus mit mechanischer Vierradbremse und bewährtem 55/60-PS-Vierzylindermotor. Auch in

luftbereiftem 2,5-3-t-Niederrahmen-fahrgestell für 26 Personen. 3500 bis 4000 Mitarbeiter

Typ 3 W, Bauzeitraum 1923-28, Hubraum 5890 ccm, PS 42-60, Nutzlast 3-3,5 t. LKW,

Typ 5 L/5 W, Bauzeitraum 1922-30, Hubraum 5890 ccm, PS 42-60, Nutzlast 4-5 t.

Typ 2 T, Bauzeitraum 1925-27, Hubraum 5890 ccm, PS 42-60, Nutzlast 3,3/2,5 t.

Mit Niederrahmen stattete man ab 1924 die Omnibusse aus. Der Typ N 2 (2,5 t Niederfahrgestell 1926: 55/60 PS) (42-60 PS) für 18-30 Personen wurde bis 1927 gebaut.

In der Absatzkrise Mitte der Zwanziger Jahre überlebte der Komnick-Fahrzeugbau trotz der billigeren Auslandskonkurrenz und der Rationalisierungserfolge im deutschen Nutzfahrzeugbau lediglich durch die Unabhängigkeit von Zulieferern und die extrem niedrigen Arbeitslöhne in Ostdeutschland. Dadurch war es möglich geblieben, ihren Abnehmern im ehemaligen Osten Deutschlands und in Osteuropa vergleichsweise billige Fahrzeuge zu liefern.

1926 bot man einen eigenen 75-PS-Sechszylindermotor in einem neuen Fünftonner, der wahlweise mit Ketten- oder Kardantrieb und auf Wunsch auch mit Rechts- oder Linkslenkung geliefert wurde. Der darauf basierende Überlandomnibus hatte (xx Sitzplätze), der Großverkehrsomnibus Platz für 40 Personen. Auf Bestellung erhielt der 2-Tonner auch Vierradbremse. Für Omnibus- und Spezialaufbauten (55/60 PS) bot sich das 2,5-t-Fahrgestell ebenfalls an.

Nach zwei Verlustabschlüssen für die Geschäftsjahre 1925 und 1926 bedingt durch die Deflation und die erstarkende in- und ausländische Konkurrenz genehmigte die Stadtverordnetenversammlung auf Initiative des Regierungspräsidenten von Marienwerder und dem Magistrat von Elbing, Komnick eine selbstschuldnerische Bürg-



schaft von 0,3 Mill. RM zu gewähren. Trotzdem müssen Betriebseinschränkungen vorgenommen werden.

1926: Großverkehrsomnibus 6 Zyl 75 PS 40 Personen.

Die LKW Type 5 L, 5 W, wurde seit 1929 mit Luftreifen, seit 1927 wahlweise mit 6 Zylinder-Maybach-Motor ausgerüstet. Alle anderen Typen waren mit 4 Zylinder Komnick-Motor ausgerüstet, die LKW besaßen 4 Gänge. Konstrukteur Obering. Josef Vollmer (seit 1921). Betriebsleiter der Automobilfabrik war der Sohn Otto Komnick.

Umwandlung in Aktiengesellschaft im März 1927

1927: 1. Internationale Nutzfahrzeug-Ausstellung Köln 1927 bringt Komnick ihren neuen 75/80-PS-Sechszylindermotor zur Geltung. Er tut seinen Dienst in einem 5-t-Kardan-Wagen. Der 55/60-PS-Vierzylinder wird jedoch auch weiter in 3- bis 5-t-Wagen benutzt, ebenso wie im 2,5–3-t-Niederahmenfahrgestell. Als Neukonstruktion erschien auch ein 2–2,5-t-Schnelllastwagen mit Linkssteuerung und Vierradbremse, dessen Vierzylindermotor 45 PS leistete. An Schleppern standen der alte 50-PS- (Typ PT) und ein neuer kleinerer 32-PS-Komnick-Kraftschlepper Typ PS zur Wahl. Der Export, insbesondere nach Polen und in die Tschechoslowakei, wurde im Frühjahr als positives Signal gesehen.

Ein umfangreiches Fahrzeug-Programm bot Komnick 1927 an: es umfasste die Typen 1 T (40 PS, 1–1,5 t), 2 T (45/50 PS, 2–2,5 t), 3 T (55/60 PS, 2,5–3 t) sowie die Typen 3 W (55/60 PS, 3,5–4 t), 5 L (55/60 PS, 4–4,5 t), 5 W (60/65 PS, 4–5 t) und 5 T (5 F ? LA 28 3 27). Lediglich der Typ 5 L (55/60 PS) besaß noch Kettenantrieb.

Internationale Lastkraftwagen-Ausstellung 1928 in Leipzig 3 t Niederfahrgestell Typ 2 N, 2,5-t-Schnelllastwagen Typ K 1 mit Linkssteuerung, PT PS mit 32, 38/40 und 50 PS bis 30 t Zugkraft,

1928 zeigte Komnick noch einmal einen neuentwickelten 90/100-PS-Sechszylindermotor in einem 26-sitzigen Om-

nibus und einem 5-t-Fahrgestell. Ebenfalls neu ? war ein 3,5-t-Lkw (65-PS-Vierzylinder) mit Banjo-Hinterachse. Den gleichen Motor besaß der Kleinkraftschlepper, der durch Auswechseln der Räder leicht vom Acker- in einen Straßenschlepper (Zugkraft 20 bis 25 t) verwandelt werden konnte.

IAA Berlin 1928: Typ K 4 (3,5 t, 60-PS-Vierzylinder), 5 T (75-PS-Sechszylinder), K 3 (75-PS-Vierzylinder, Omnibus 26 Personen), PS 3 und PT (52-PS-Vierzylinder)

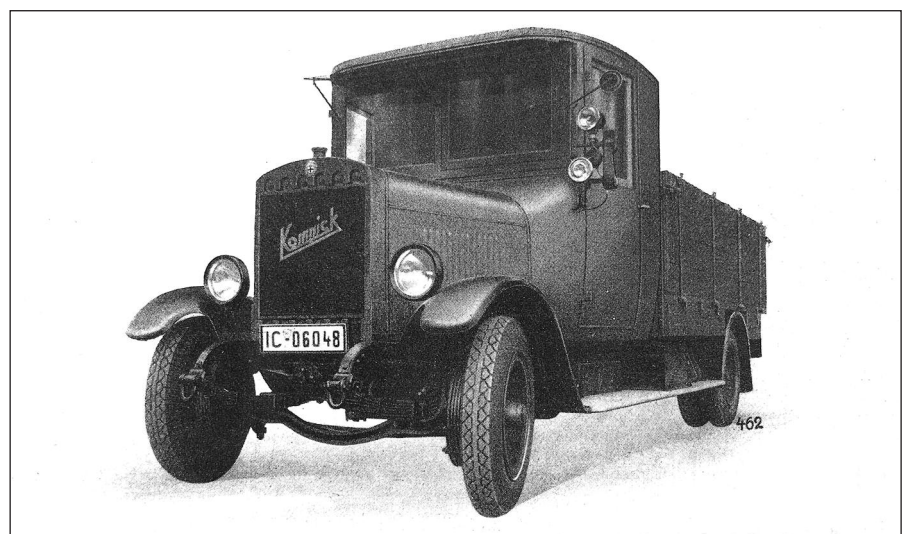
Nachdem die Automobilfabrik Komnick A.-G. 1927 und 1928 erneut mit Verlust abschloss, versuchte man das Unternehmen mit Hilfe des Deutschen Reiches zu sanieren. In der Konkursurflaute mussten mehrere 100 Arbeiter von insgesamt 2000 Mitarbeitern entlassen werden. Zur Absatzsteigerung und Ausweitung des unterentwickelten Servicesystems schloss Komnick 1929 ein gegenseitiges Verkaufsabkommen mit > Stoewer.

Trotz der Aufnahme neuer Typen xx im Jahre 1xx und einer Umsatzsteigerung um 20 % ....

Ab 1929 nannte man den überarbeiteten 50-PS-Straßen-Schlepper Typ 3 PS, 1930 erhielt er einen 60-PS-Motor.

Jedoch wurde wegen des Ausbleibens weiterer staatlicher Kredite am 2. April 1930 über das Vermögen der Automobilfabrik Komnick das Konkursverfahren verhängt. Die Stadt Elbing hatte nocheinmal für 2,25 Mill. RM selbstschuldnerische Bürgschaften übernommen. Eine Überprüfung durch die

Deutsche Revision- und Treuhand-Gesellschaft auf Anordnung der Reichsregierung ergab jedoch so hohe Verluste, dass eine neuerliche Sanierung unmöglich war. Büssing-NAG (> Büssing) pachtete am 24. Februar 1931 Gelände und Fabrikeinrichtungen und richtete ein Zweigwerk für Karosseriebau und Kundendienst ein. Der Betrieb arbeitete ab 1. März 1931 für die Büssing-NAG, 1935 erwarben die Braunschweiger das ganze Gelände. Kurze Zeit stellte man dort auch für > Adler Lkw her. Die Komnick-Schlepper wurden weiterentwickelt und ab 1932 mit Büssing-Dieselmotoren und mit Holzgas-Generatoren versehen.



Komnick 1928