

# BOOTSMOTORENBAU IN BERLIN (BIS 1945)

VON WOLFGANG RUDOLPH

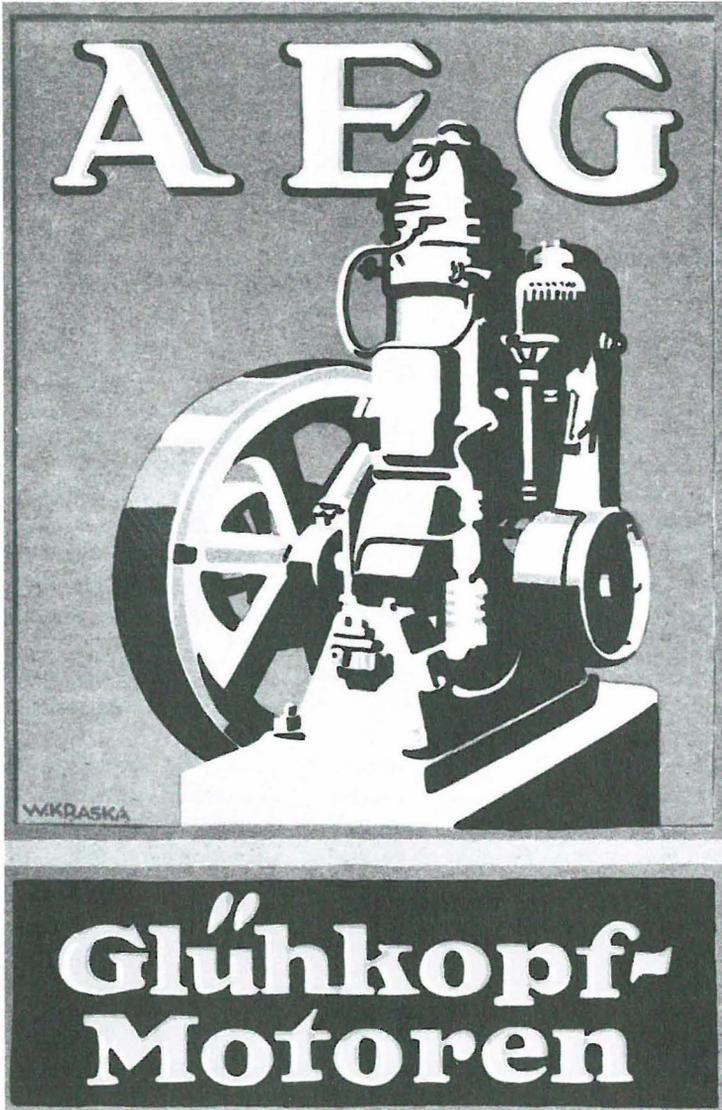
Die Einleitung zum vierten, dem Berliner Teil der Geschichte des Bootsmotorenbaues an den deutschen Küsten (DSA 1996, 1997) und im ostdeutschen Binnenland (DSA 1998) kann kurz gefaßt bleiben. Am verwendeten Quellenmaterial hat sich nichts geändert. Hinzuweisen wäre wiederum nur darauf, daß trotz der detaillierten Rubrizierung des Deutschen Reichs-Adreßbuches für Industrie, genau wie bei den Gewerbeverzeichnissen des Berliner Adreßbuches stets ein gewisser Rest an Unsicherheit verbleibt, wenn es um die entscheidende Frage geht: handelt es sich bei der aufgeführten Firma um einen Produzenten oder um einen Motorenhändler. Mitunter hilft dann eine Befragung von Zeitzeugen weiter. Meistens ist der Forscher jedoch auf die kritische Bewertung der Anzeigen in der Fachpresse jener Jahre angewiesen. Regionale Kompetenz sollte vorausgesetzt werden.

Behandelt wird hier allein das Gebiet von Groß-Berlin. Zur Findungshilfe werden bei den Straßennamen nicht die heutigen kommunalpolitischen Stadtbezirke, sondern die historischen Stadtteilbezeichnungen angegeben, zum Beispiel Wedding, Moabit, Stralau, Tempelhof. Die Reihenfolge der Einzelbeiträge wird von den Firmen- bzw. Unternehmensnamen bestimmt – mit Ausnahme des Effzett-Motorenbaues, der unter E erscheint, da an dem Kürzel FZ nacheinander nicht weniger als sechs Firmen (von André bis Ziegenspeck) partizipiert haben.

Der Berliner Bootsmotorenbau begann 1898/99. Als Schwerpunkte der Betriebsstandorte werden die Stadtteile Kreuzberg und Wedding mit Reinickendorf erkennbar. Insgesamt konnten vor 1945 im Territorium 46 Bootsmotorenbauer sicher nachgewiesen werden. Bei weiteren sieben Firmen ist die Produktion zweifelhaft. Im nationalen Rahmen hat dieses Gewerbe mit den Unternehmen von Fritz Ziegenspeck und Rudolf König speziell die deutsche Außenborder-Fertigung maßgeblich beeinflußt.

## AEG

Die 1883 von Walther Rathenau gegründete »Deutsche Edison-Gesellschaft«, 1887 umbenannt in »Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft«, begann 1910 im Neubau ihrer Turbinenfabrik in der Moabiter Huttenstraße mit der Lizenzproduktion von Junkers-Zweitakt-Gegenkolbenmotoren, die als Antriebe von Binnenschiffen sowie als Stromerzeuger auf Marinefahrzeugen Verwendung fanden. Im Ersten Weltkrieg baute die AEG in Berlin sechszylindrige Viertakt-Dieselmotoren für U-Boote. Nach 1918 wurden in der »Turbine« große Viertakt-Schiffsdiesel in Lizenz von Burmeister & Wain (Kopenhagen) gebaut – nach 1927 dann Diesel im Hesselmanschen Zweitaktverfahren. 1935 beendete die AEG ihre Dieselmotorenfertigung und trat alle entsprechenden Rechte an die bayerische MAN ab. In der »Turbine« hat man jedoch nach 1918 auch Bootsmotoren für die Fischerei hergestellt: als ein- und zweizylindrige Glühkopfmotoren von 5 bis 120 PS, die im Zweitakt arbeiteten. Aus diesem Typ wurde Mitte der zwanziger Jahre eine AEG-Mitteldruckmaschine mit Glühstiftzündung weiterentwickelt. Bei den Fischern erhielt sich bis heute deren Ökelname »Ach – Herrje!«.<sup>1</sup>



*Zeitschriften-  
werbung für  
AEG-Boots-  
motoren*

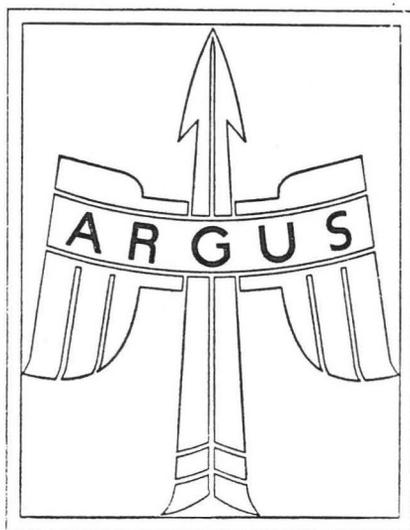
## Albrecht

Ein relativ früher, aber ziemlich kurzlebiger Berliner Bootsmotorenhersteller war die – ab 1906 im Adreßbuch erscheinende – »Maschinen- und Motorenfabrik A. Albrecht« in der Schlesischen Straße des Stadtbezirks Kreuzberg. Bereits 1907 verkaufte deren Inhaber den Betrieb an die Brüder Karl und Wendelin Buchholz, die Albrechts MUMFAA-Ottomotoren auf einem neuen Werksgelände an der Köpenicker Chaussee in Rummelsburg und unter der Firmierung »Maschinenfabrik KOMET« noch ein paar Jahre weiter verkauften.

Ab 1909 nannte sich der Buchholzsche Betrieb »Allgemeine Motoren Gesellschaft« und wurde 1912 aufgelöst.

## Argus

Die 1904 aus der »Internationalen Automobil-Centrale Jeannin & Co.«, einer Vertriebsfirma für französische Kraftfahrzeuge, hervorgegangene »Argus Motoren-Gesellschaft« ließ ihre ersten Antriebe (ab 1905) in den Berliner Präzisionswerkstätten von Max Hasse herstellen; seit 1907 produzierte sie die langsam laufenden 12 bis 40 PS starken Ottomotoren (mit 2 bis 6 Zylindern) selbst: auf dem neuen großen Werks-gelände in der Reinickendorfer Flottenstraße. Neben den Argusmotoren für Touren- und Rennboote wurden dort auch Flugzeugantriebe und Autos gebaut. 1914 stellte Argus die Bootsmotorenfertigung ein. Als Lieferant von Flugzeu-gen, Personenwagen und Lastautos waren die Reinickendorfer Arguswerke sehr bekannt und überlebten auch den Zweiten Weltkrieg.<sup>2</sup>



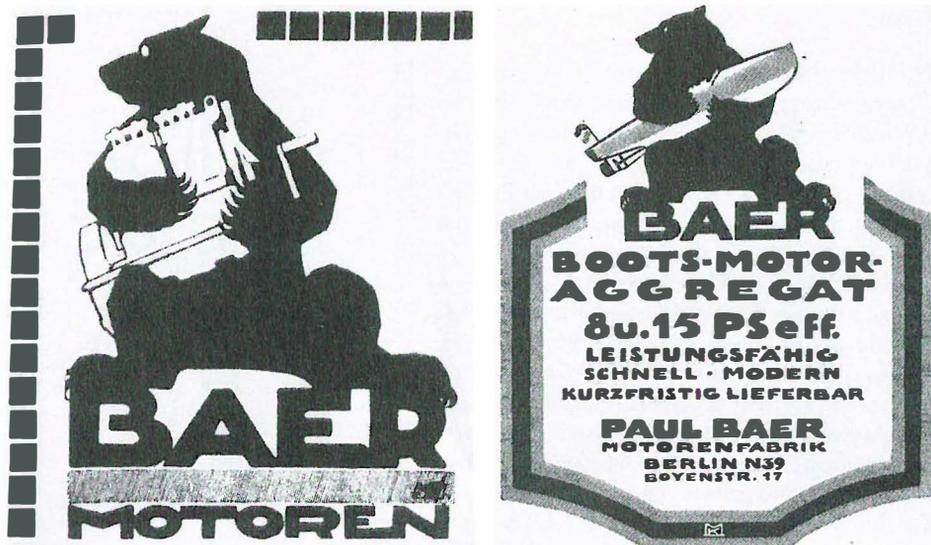
*Firmensignet der Argus-Motorenwerke*

## ATOS

Die 1916 gegründete »ATOS Vereinigte Motoren- und Flugzeugbau GmbH« etablierte sich in der Lichtenberger Kriemhildstraße. 1920 wurde sie wieder aufgelöst. Über einen Bootsmotorenbau ist aus jenen Jahren nichts bekannt. 1921 gründete der ATOS-Geschäftsführer, der Ingenieur Paul Dahl, aus seiner ehemaligen Firma sowie aus den »Herkules«-Motorpflugwerken und der »Norddeutschen Mühlenbau- und Maschinenfabrik« den NAHAG-Verbund. NAHAG warb auch sofort für seinen 7 PS ATOS-Bootsmotor mit Wendegetriebe. 1923 schied der »ATOS Motorenbau Gebrüder Bruns & Runia« aus dem Konsortium aus und zeigte – mit neuem Firmensitz in der südlichen (Kreuzberger) Friedrichstraße – einen verbesserten vierzylindrigen Viertakter von 8 bis 10 PS an, der danach über mehrere Jahre hinweg hergestellt worden ist. 1931 erschien die Firma letztmals im Deutschen Reichs-Adreßbuch der Industrie.

## Baer

*Zum Bau und Vertrieb von Motoren und Kraftfahrzeugen, insbesondere von solchen nach dem System des Gesellschafters Paul Baer* wurde 1908 die »Baer Motoren GmbH« gegründet. Ab 1911 firmierte sie als »Paul Baer Motoren-Fabrik« an der Köpenicker Straße in Kreuzberg und warb für Ottomotoren von 5 bis 160 PS zum Einbau in Boote, Autos und Motorpflüge. 1913 verlegte man den Betrieb nach Gößnitz in Sachsen-Altenburg. Der technische Leiter trennte sich jedoch bereits 1914 von den anderen Gesellschaftern und gründete 1917 in der Berliner Bodenstraße (im Wedding) wieder eine eigene Motorenfabrikation, für die Baer auch ein neues Firmenzeichen entwerfen ließ. Die Baer-Zweitakter wurden in den Stärken von 8 und 15 PS angeboten. 1929 zeigte das Werk einen neuartigen Rennmotor mit Gegenkolben (nach Junkers) an, der 22 PS bei 4000 U/min. leistete. Doch bereits 1930 erschien die Weddinger Firma letztmals im Branchen-Adreßbuch.



Älteres (links) und jüngeres (rechts) Markenzeichen der Baer-Motoren

## Behrend

Als sehr kurzlebig stellt sich die Bootsmotorenfabrikation der Maschinenfabrik von Kurt Behrend und Willi Kulkowski in der Reichenberger Straße (Stadtbezirk Kreuzberg) dar. Der Betrieb wurde 1918 gegründet und dürfte schon bald nach 1920 wieder vom Markt verschwunden sein. Näheres zu dieser Produktion konnte noch nicht ermittelt werden.

Buchholz (siehe bei Albrecht)

## Cudell

Die Berliner Cudell-Motoren GmbH – an der Reinickendorfer Straße im Wedding – wurde 1906 gegründet. Ein Aachener Mutterbetrieb existierte bereits seit 1899. Die Berliner Firma erregte gleich zu Betriebsbeginn Aufsehen durch ihren Kleinst-Viertakter von 1,75 PS, genannt »Motorschraube«, der als Vorläufer der Außenbordmotoren angesehen werden kann. Hergestellt wurden in Berlin auch Vergaser, Pkw, Motorpumpen und Dynamos. Ab 1912 warb Cudell – neben den kleinen Otto-Antrieben – auch für die neukonstruierten Glühkopf-Bootsmotoren, die bei 350 U/min. als Einzylinder 10 PS, zweizylinderig 20 PS leisteten. Nach dem Ersten Weltkrieg hat das Werk dann auch »richtige« Außenbordmotoren (von zwei und fünf PS) hergestellt. Als Lieferant von Kleinmotoren existierte der Betrieb noch 1945.

## Daimler

Seit 1879 existierte in Berlin-Marienfelde die Maschinenfabrik von Adolf Altmann. Sie wurde 1897 von einem Konsortium aus Siemens, Ehrhardt und Rathenau übernommen

und in »Allgemeine Motorwagen-Gesellschaft (AMG)« umgenannt. Ab 1898 firmierte man als »Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin-Marienfelde AG«. Der Betrieb ging 1902 an Daimler über, als Zweigniederlassung der zu Cannstadt domizilierenden Aktiengesellschaft *Daimler Motoren*. In Berlin wurden unter anderem auch Motorjachten und Bootsantriebe hergestellt. 1910 präsentierte Daimler-Marienfelde auf der Internationalen Motorbootausstellung eine Vierzylindermaschine, die 115 PS bei 700 Touren leistete. Ab 1913 wurde für Berliner Daimler-Bootsmotoren von 10 bis 300 PS geworben, sowie für Schiffsdiesel von 60 bis 500 PS. Die Produktion von Motoren für Wasserfahrzeuge hat Daimler in Berlin erst nach der Fusion mit Benz (1926) eingestellt, um das Marienfelder Werk dort stärker auf den Flugzeugmotorenbau auszurichten.



*Firmenzeichen der  
Daimler-Boots-  
motoren aus Berlin*

## Dihl

Die Gründung der »Dihl Motoren GmbH« erfolgte 1921. *Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb der Konstruktionen und Schutzrechte des Mitvertragsschließenden, Herrn Diplomingenieur Rudolf Heßler, betreffend einen Rohöl-Zweitaktmotor mit elektrischer Zündung, sowie die Herstellung dieses Motors.* Die Leistung der kleinen zweizylindrischen Dihlmaschine wurde in der Zeitschriftenwerbung mit 4 PS angegeben. Ihre Fabrikation – sowie auch die der Dihl-Motorräder – erfolgte in der Boedikerstraße im Stadtteil Friedrichshain. 1924 wurde der Firmenname geändert in »Minerva Kraftfahrzeugvertriebs AG«. Ab 1927 fehlt sie dann im Branchen-Adreßbuch.

## Eder

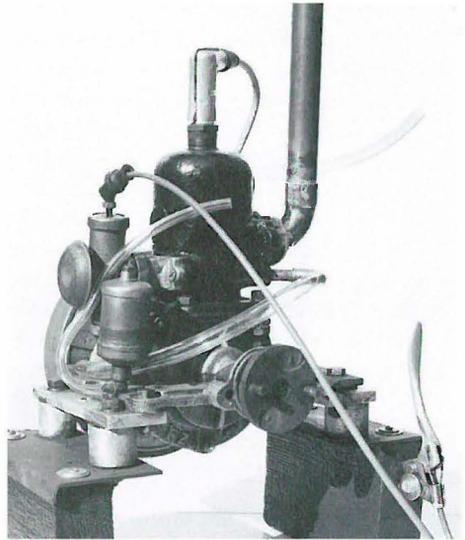
Von der Mechanischen Werkstatt Reinhold Eder in der Greifswalder Straße des Stadtbezirks Prenzlauer Berg meldete die Fachzeitschrift »Der Motorwagen« Mitte des Jahres 1906, daß dort *als Spezialität ein- und zweizylindrige Bootsmotoren, Kurbelwellen und verstellbare Schiffsschrauben nach eigenem System* gefertigt wurden. Zeitgleich firmierte der Kleinbetrieb als Nähmaschinenfabrik. Ab 1910 etablierte sich dort die Schlosserei Beuckert. Mehr ist dazu nicht bekannt.

## Effzett

Die Zeitschrift »Motoryacht« brachte im Maiheft 1913 eine bescheidene Anzeige für den *ersten deutschen ventillosen Aussenbordmotor mit Magnetzündung Modell 1914* – in den Leistungsstufen 1,5, drei und vier PS, mit dem Typennamen F Z, zum Preise von 100 Reichsmark. Es annoncierte Fritz Ziegenspeck, in der Kürassierstraße, Bezirk Kreuzberg. Der Konstrukteur dieser kleinen Maschine hatte sich zuvor, seit 1898 – als »Deutsche Angelgerätemanufaktur« – mit Herstellung und Vertrieb entsprechender Artikel beschäftigt. Vorbilder für seine Motorenversuche gab es in Gestalt der Cudellschen »Motorschraube« sowie in amerikanischen Erzeugnissen von Evinrude (ab 1909) und im schwedischen »Archimedes«. 1911 erprobte Ziegenspeck seinen einzylindrigen Prototyp auf dem Rummelsburger See in Berlin. An dessen Ufer, in der Stralauer Krachtstraße, fand sich mit



Oben: Werbeanzeige für FZ-Außenborder  
 Rechts: 1,5 PS-Einbaumotor von FZ aus dem  
 Jahre 1933



der Maschinenfabrik Karl Hauschild (gegründet 1905) – Lieferant von Pumpen, Mälzerei- und Flaschenreinigungsapparaten – ein Betrieb, der möglicherweise bereits ab 1914 Ziegenspecks Motorenbau, zumindest als Zulieferer, unterstützte. Ab 1919 übernahm Hauschild dann die komplette Herstellung der beiden FZ-Heckmotorversionen (zwei und vier PS) mit der Umsteuerung *durch kleine Drehung der Steuerpinne um ihre Längsachse*. 1922 fusionierte Hauschild mit der 1899 gegründeten Werkzeugfabrik Andree in der Tempelhofer Ringbahnstraße. Im Stralauer Betriebsteil wurden – außer dem »klassischen« Heckborder von 1911 – auch kleine stationäre Zweitakter gefertigt, die bis 5 PS leisteten. 1927 meldete Andree-Hauschild die Herstellung seines 4000. FZ-Motors, seewasserfest, unter fast ausschließlicher Verwendung von Bronzeteilen. 1928 zeigte die Firma die Konstruktion eines speziellen Paddelboot-Einbaumotors an, der 1,5 PS hergab und nur 8 kg wog. Als seine Vorzüge wurden Geräuscharmheit (durch wassergekühlten Auspufftopf) und Kolbenpumpe statt Membranpumpe angegeben. Ab dem gleichen Jahre firmierte das Andree-Hauschild Motorenwerk als »Effzett-Motorenfabrik«, die nun neben den Heckbordern und Einbaumaschinen auch Seitenbord-Antriebe lieferte. Wenig später siedelte der Betrieb, ab 1933 als »Neue Effzett« firmierend, nach Rummelsburg, in die Hauptstraße um. Die dort seither gebauten, immer leistungsstärkeren Typen (bis 12 PS) hießen JUNIOR und SENIOR, mit Teilen aus Aluminiumguß, mit verbesserten Kippvorrichtungen, besserer Schalldämpfung und veränderten Vergasern.

## Falkenstein

Der Kaufmann Moritz Falkenstein hat zunächst einer Holzhandlung vorgestanden. Ab 1907 firmiert er – in der Reinickendorfer Straße im Wedding – als Maschinenfabrik. Ab 1908 wird in den Fachzeitschriften für seine 3 und 6 PS Otto-Bootsmotoren geworben: Die größte Version besaß V-förmig gelagerte Zylinder. Der Motornamen FIDUS erhielt 1909 Markenschutz. Später zog der Falkensteinsche Betrieb vom Wedding in die Schlesische Straße in Kreuzberg. 1915 löste sich diese Motorengesellschaft auf.

## Fiebach

In der Fachzeitschrift »Der Motorwagen« wurde 1916 berichtet: *Die Firma Hermann Fiebach, die zur Zeit Kriegsmaterial herstellt, will die Fabrikation von Bootsmotoren aufnehmen.* Der Betrieb lag anfangs in der Invalidenstraße (Bezirk Mitte) und zog nach Kriegsende in die Kreuzberger Wusterhausener Straße um. Über Fiebachs Motoren ist nichts bekannt. Ab 1927 wird die Firma nicht länger im Branchenverzeichnis geführt.

## Fiedler

Die Fiedler Motoren-Gesellschaft war eine Gründung aus dem Jahre 1925, ansässig in der Charlottenburger Morsestraße. Nach einem Anfang im Automobilbau warb Ingenieur Max Georg Fiedler für seine drei- bis sechszylindrigen Zweitakt-Motoren von 17 bis 50 PS. 1926 zeigte die Gesellschaft eine 25 PS-Version mit elektrischer Umsteuerung (also ohne Wendegetriebe) an. Das war zugleich der letzte Beweis für die Bootsmotorenproduktion des Fiedlerwerkes. Ab 1929 erscheint die Firma nicht weiter in den Branchen-Adreßbüchern.

## GIGANT

Nur kurze Zeit, nur 1934, warb der GIGANT-Motorenbau in der Kreuzberger Stallschreiberstraße für seinen 2,5 PS »Stromlinien«-Außenborder, dessen *vollkommene Kapselung aller rotierenden Teile besten Schutz vor Regen und Spritzwasser* zu bieten versprach. Danach trat die Firma nicht mehr in Erscheinung.

## Görnitz & Stoik

Als Autokühlerfabrik begannen William Görnitz und Theodor Stoik noch vor Weltkriegsbeginn ihren Betrieb in der Kreuzberger Zossener Straße. 1918 siedelten sie in die unweit entfernte Michaelkirchstraße um. 1931 zeigten Görnitz & Stoik in der Fachpresse ihren GÖSTO-Seitenborder von 1,9 PS an, *mit Leerlauf und Rückwärtsgang*. Das interessante Fabrikat scheint jedoch nur wenige Jahre hergestellt worden zu sein. Als Kühler- und Apparatebau bestand die Firma noch in Zweitem Weltkrieg.

## Haka

Im 1927 gegründeten Präzisionsmaschinenbau von B. Kaulitzke – im Treptower Baum-schulenweg – wurden ab 1935 die PRIMAT-Bootsmotoren hergestellt: formschöne voll-verkapselte Antriebe von sechs bis 30 PS, außerdem Wendegetriebe sowie Schiffsschrauben und Wellen. Die kleine aber feine Fabrik existiert, jetzt von einem dort ausgebildeten Meister betrieben, an gleicher Stelle noch heute.

## Härta

Wilhelm Härta, seit Mitte der zwanziger Jahre im Berliner Norden, in der Chausseestraße, etabliert, fertigte kleine Seitenborder, Heck- und Einbaumotoren des Fabrikats HARLI in

den Leistungsstufen 1,5–2,5 und 4 PS, für die er ab 1932 bis 1940 in der Fachpresse warb. Ihre Besonderheit waren die abnehmbaren Zylinderköpfe. *Das vom Zylinder zum Auspufftopf führende Rohr eignet sich gleichzeitig als Tragegriff. In der neuartigen länglichen Form des Auspufftopfes ist die Propellerwelle doppelt gelagert und verbindet dadurch das Flattern. Die expandierten Gase werden durch die Schraubenwelle abgezogen. Das Ansaugen des Kühlwassers geschieht nicht durch Schlauch, sondern durch ein massives Rohr mit Saugkorb, das mit der Membranpumpe verbunden ist.*

## Hasse

Von der Präzisionsmaschinenfabrik für »amerikanische Werkzeugmaschinen« von Max Hasse, in der Lindower Straße im Wedding gelegen, und zwar bereits seit 1871, ist im Zusammenhang mit Bootsmotoren nur bekannt, daß dort zwischen 1904 und 1906 die Antriebe für Jeannins ARGUS-Produkte hergestellt worden sind. Der Betrieb wurde von der Witwe noch lange Jahre an gleicher Stelle weitergeführt.

Die Tradition des Motorenbaues wurde dann von Emil Hasse weitergeführt, der 1911 den Vertrieb des amerikanischen Evinrude-Außenborders für Deutschland übernahm. Bereits 1914 zeigte er in der Zeitschrift »Motoryacht« eine Eigenentwicklung: *Achten Sie auf das Gewicht! Der Hasse-Außenbordmotor wiegt nur 28 Kilo!* Die Hasse-Fabrik war in der Kreuzberger Schlesischen Straße angesiedelt, später in der Wiener Straße. 1921 brachte man dort einen Zweizylinder-Außenborder (2,5 PS) heraus.

Bis 1932 wurde weiterhin laufend für diese Fabrikate geworben. Danach scheint die Firma eingegangen zu sein. Zu klären wäre noch, ob eine namensgleiche Firma in Weißensee, die noch 1940 als Batteriefabrik firmierte, mit dem Hasse-Motorenbau in Zusammenhang steht.

## Henschel

Von der »Berliner Maschinenfabrik Henschel & Co.« ist hinsichtlich der Bootsmotorenfertigung lediglich bekannt, daß man dort, in der Charlottenburger Schillerstraße, bereits 1899 auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung entsprechend vertreten war: *Im Hintergrund des Standes befindet sich das Motorboot, welches mit dem der Firma geschützten Benzinantrieb mittels biegsamer Welle versehen ist. Der Benzinmotor leistet zwei bis vier Pferdestärken. Die Welle läuft in einem Stahlrohr, welches sich schwanenhalsartig über die Heckwand des Bootes erhebt und um eine vertikale Achse drehbar ist, so dass der Propeller zugleich als Steuer dient.* 1907 wurde dann die Liquidation von Henschel & Co. angezeigt.

## Hiller

In der Stralauer Tunnelstraße gab es nach 1905 eine Motorbootwerft und »Reederei« von Oswald Hiller, der 1906 für seine *Spezialität: Hilfs-Motore für Segel-Yachten* warb. 1909 zeigte Hiller seinen Rohölmotor GERMANIA an: *Keine Ventile, keinen Vergaser!* Bereits zwei Jahre später firmierte auf dem Werksgelände eine Maschinenfabrik Bergmann, doch wurde Hiller am Stralauer Wilhelmstrand als Werft- und Motorenwerkstatt noch bis 1918 in den Branchenlisten geführt.

## Hoefs

Nur ein einziges Mal, nämlich 1931, erschien die Werbeanzeige von Diplomingenieur Walter Hoefs in der Köpenicker Straße (in Kreuzberg): *HOEFS Seitenbordmotore allen voran!* Sie leisteten 1,7 PS und kosteten damals 185 Reichsmark. Bis in den Zweiten Weltkrieg hinein firmierte Hoefs danach am gleichen Platz als Hersteller von Radioteilen.

## Kämper

Das Kämper-Werk gehörte zu den ältesten Motorenproduzenten Berlins: 1901 gegründet, befand sich die Fabrik zunächst inmitten der Stadt, in der Kurfürstenstraße, wo man – neben Automobilmotoren – auch gleich einzylindrige Bootsantriebe von 3 bis 6 PS herstellte, und zwar *nicht nur für Sport- und Luxusboote, sondern auch für den gewerblichen Betrieb, insbesondere für Fischerei, Last-, Hafen- und Fährboote*. Die damals führende Fachzeitschrift »Der Motorwagen« charakterisierte Kämpers Maschinen als *überaus robuste und solide Konstruktion, welche selbst der technisch unerfahrenste Schiffer, bei allem Raffinement, das diese Leute in der Zerstörung von Mechanismen anbieten, nicht zu Grunde richten kann*.

Anzeigenwerbung für Kämper-Motoren

1905 verlegte Heinrich Kämper seinen Firmenplatz aus der Stadtmitte an die Peripherie: an den Teltowkanal in Mariendorf. 1916 siedelte man dann ein weiteres Mal um, und zwar auf ein größeres Gelände in Marienfelde. 1922 wurde der Betrieb in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre nahm Kämper den Bau von Viertakt Dieselmotoren auf. Die Fabrik behielt jedoch die Herstellung ihrer bewährten Vergasermotoren auch weiterhin bei. 1940 ging die Mehrheit der Kämperaktien an den rheinischen DEMAG-Konzern über. Anfang der fünfziger Jahre machte die Insellage Westberlins die Einstellung des traditionsreichen Kämperschen Motorenbaues erforderlich.

## König

Aus Verärgerung über die damals für einen Jollensegler einzig zur Verfügung stehenden »Flautenschieber«-Heckmotoren – *möglichst mit Bronzegehäuse und schwerem Schwungrad, gebaut unter Ablehnung von Leichtmetall und Kugellagern* – begann im Jahre 1925 der Berliner Automobilkonstrukteur Rudolf König mit der Fertigung einer für sein kleines Segelboot zugeschnittenen luftgekühlten Seitenbordmaschine, die nach dreijähriger Eigenentwicklung

Werbung für König-Außenbordmotoren

1927 endlich auch serienmäßig gebaut und verkauft werden konnte. Sie wog nur 7,5 kg, war inzwischen wieder auf Wasserkühlung umgestellt worden und wurde vom Hersteller (in der Kreuzberger Fontanepromenade) wie folgt vorgestellt: *Jollensegler! Paddler! Endlich ein guter leichter Außenbordmotor (1 PS) der nicht den Sport-Charakter Ihres Bootes verdirbt und Sie bei Flaute oder Regen sicher zum Hafen bringt. Preis 190 Mark!* Die Fachpresse staunte: *Mittels einer Montagestange wird das Aggregat vor dem Bootsführer quer über dem Rumpf gelagert, so daß der Motor an einer Seite liegt. Ein kurzer Wellenantrieb ist direkt mit der Maschine verbunden und trägt unten den Propeller.* Königs Erzeugnis erwies sich als Verkaufsschlager: Schon bald nach Beginn der Fertigung mußte er, um den Betrieb erweitern zu können, 1928 in die Skalitzer Straße umziehen. 1929 erfolgte dann der nächste Umzug in die Kreuzberger Oranienstraße, und König warb: *Von vielen nachgeahmt, aber nie erreicht!* Die Neuheit jenes Jahres war die 3,5 PS-Version für schwere Boote. 1931 wurde bei Königs erstmals ein zweizylindriger Einbaumotor hergestellt. Der Betrieb firmierte ab 1933 als GmbH. Im selben Jahre erklärte der Firmenchef, *daß bei Maschinen größerer Leistung doch die Anbringung im Heck zu bevorzugen ist.* Dafür schuf er einen ersten, in Gummi gelagerten 4 PS-Heckborder. 1936 steigerte man dessen Leistung auf 9 PS, und 1937 begannen dann Rudolf Königs Versuche mit dreizylindrigen Stern-Maschinen von 500 ccm Hubraum, die für Rennzwecke bestimmt waren. Für diese Weiterentwicklung interessierten sich in den Folgejahren nicht nur Wassersportler, sondern vornehmlich die Fachleute aus den drei Wehrmachtsteilen. Der König-Motorenbau wurde nach 1945 in Berlin-Charlottenburg fortgesetzt.

## Krückeberg

Im 1919 gegründeten Apparate- und Motorenbau von K.H. Krückeberg & Co. in der Neuen Königstraße (Prenzlauer Berg) wurden ab 1929 kleine Seitenbordmotore der Marke KSIDEAL (1 und 2 PS) gefertigt. Später zog die Firma in den Bezirk Mitte, nach der Neuen Schönhauser Straße um. Nach 1931 gab es für diese Maschinen keinerlei Werbung mehr. Der Betrieb bestand als Apparatebau für Spulenwickelmaschinen noch längere Zeit weiter.

## Krümmel

Als außerordentlich kurzlebig muß man den Motorenbau des Ingenieurs Willy Krümmel in der Tiergartener Turmstraße bezeichnen. Nur im Jahre 1904 warb er für seine zwei- und vierzylindrigen Bootsmotore Marke MERKUR (12 bis 40 PS). Bereits 1905 existierte die vormals Weichhardtsche Fabrik dort nicht mehr.

## Luders

Ebenfalls kein langes Leben – jedenfalls als Berliner Betrieb – war der Motorenfabrik Emile Luders beschieden. Sie etablierte sich 1905 in der Weißenseer Streustraße, wo man Zwei- und Vierzylindermotoren für Boote, *landwirtschaftliche Maschinen und Lastwagen* herstellte. Offenbar hat Luders' Produktion allmählich größeren Umfang angenommen, so daß er 1913 seine Fertigung in den sächsischen Erzgebirgsort Brand-Erbisdorf verlagerte (weiter siehe DSA 1998, S. 258 bei ELITE).

## Magnet

*Berlin-Weißensee. Hierselbst, Lehderstraße 15–19, ist im Frühjahr 1905 die Firma Motoren-Fabrik Magnet GmbH begründet worden und hat die Spezialfabrikation ein- und mehrzylindriger Motoren eigenen Systems mit Magnetzündung aufgenommen und auch Patente darauf bereits angemeldet.* Hergestellt wurden von Anbeginn Ein- und Zweizylinder-Viertakter von  $3\frac{1}{4}$  und 5 PS. Bald folgten auch vierzylindrige Antriebe mit 12 PS Leistung, verbessert durch Bosch-Zündapparate. Sie wurden angeboten *speziell – als reichsдарlehnsfähig – für Fischereifahrzeuge, Barkassen, Fähren und Beiboote.* Auf Wunsch des Deutschen Seefischerei-Vereins lieferte Magnet auch Maschinen mit vorgewärmten Doppelvergasern, zum Betrieb mit Petroleum bzw. Gasöl. Ab 1915 firmierte die Weißenseer Fabrik als Aktiengesellschaft. 1925 bot sie erstmals auch 6-Zylindermotoren (24 PS) an, gebaut unter Verwendung von Aluminiumguß und Kugellagern. Dieses bewährte, bei den Kunden beliebte Sortiment wurde dann, in Details ständig aktualisiert, bis in die Jahre des Zweiten Weltkriegs beibehalten.

## Matador

Die 1920 gegründete Firma Matador-Apparatebau (Franz Werner & Fritz Döring) am Kreuzberger Cottbuser Ufer stellte 1927 ihren zweizylindrigen Heckborder ROTAL vor, der mit gegenläufigen Kolben arbeitete und 2 PS leistete. Die Werbung tönte reichlich aggressiv: *Wir gewähren Ihnen eine Garantie von drei Jahren. Wer gibt Ihnen Ähnliches? Niemand!* 1929 lieferte Matador auch einen Seitenborder, den ROTAL LILIPUT ( $1\frac{3}{4}$  PS), hergestellt unter Verwendung von Duraluminiumguß, mit kugelgelagerter Welle und einer Kühlwasser-Kreiselpumpe. Von 1933 bis in die Kriegsjahre hinein firmierte der Betrieb als »Rotal Präzisionsmaschinenbau«.

## Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin (siehe bei Daimler)

## NAG (Neue Automobil-Gesellschaft)

Die NAG war, als Tochter der AEG, eine Gründung von Walter Rathenau aus dem Jahre 1901 – später (1912) umgewandelt in eine Aktiengesellschaft und 1915 umgetauft in »Nationale Automobil-Gesellschaft«. Zwar wurden in Oberschöneweide, dem Standort des Werkes, von Beginn an auch Motorboote und Bootsantriebe hergestellt, doch besaß die Fertigung von schweren Nutzfahrzeugen stets Priorität. Bootsmotoren baute man bei der NAG als Viertakt-Ottomaschinen von 8 bis 100 PS. In den zwanziger Jahren trat dieser Produktionszweig mehr und mehr in den Hintergrund – zumal nach der Fusion von NAG und Büssing, dem bekannten Omnibus- und Lastwagenhersteller (1930).<sup>3</sup>



Markenzeichen des  
NAG-Motoren-  
baues

## W. Naumann Motorenwerk

Die in der Kreuzberger Wrangelstraße ansässige, 1921 gegründete Firma warb 1922 erstmals für ihren zweizylindrigen Heckmotor MERKUR von 3 PS: *MERKUR ist der einzige*

*Außenborder, der einen Leerlauf besitzt. Vor- und Rückwärtsgang werden durch Hebel-  
druck betätigt.* Diese Konstruktion war Naumann patentiert worden. 1923 wurde der  
Betrieb in eine GmbH umgewandelt. 1927 gab es hier als Neuheit eine 5 PS-Version. Die  
Fachpresse bezeichnete sie als *etwas schwer*: nämlich mit 65 kg behaftet. Ab 1928 stellte  
»Wilhelm Naumann Nachfolger« dann einen leichten Seitenborder sowie einen Einbaumot-  
tor her. Diese Produktpalette blieb konstant bis 1937. Ab 1938 fehlt die Firma im Bran-  
chenadreßbuch.

## Maschinenfabrik Prometheus

Der Zahnradproduzent Prometheus existierte in der Reinickendorfer Hauptstraße schon seit  
1898 und war bald als Zulieferer von Differenzialgetrieben und Pumpen in der Automobil-  
branche gut bekannt. 1930 brachte das Werk den Seitenborder DELPHIN (einzyldrig  
mit 1,6 PS) auf den Markt. In den nächsten Jahren trimmte man ihn auf 3 PS. Mit Kriegsbe-  
ginn wurden die Prometheus-Produktion um- und der DELPHIN-Bau eingestellt.

## Motorenwerk Protos

Ein ebenfalls alter Berliner Maschinenbaubetrieb ist die von Alfred Sternberg 1899 gegrün-  
dete Motorenfabrik Protos, anfangs in der Schöneberger Großgörschenstraße ansässig,  
dann ab 1906 in der Wilkestraße (in Reinickendorf) etabliert. Sternberg baute zunächst  
Automobile und Schienenfahrzeuge, ab 1904 dann auch Bootsmotoren, und zwar Viertak-  
ter von 8 bis 32 PS. 1908 kauften Siemens & Schuckert die ehemals Sternbergsche Fabrik auf  
und verlegten die PROTOS-Produktion zum Charlottenburger Nonnendamm. Den Mar-  
kennamen behielt man in der Kombination SIEMENS-PROTOS bei, bis diese Fertigung  
1926 an die NAG abgegeben wurde.

## Rings & Schwager Maschinenbau

Ziemlich kurzlebig war der Bau von zwei- und vierzylindrigen Bootsmotoren der 1903  
gegründeten Firma W. Rings & Georg Schwager in der Georgenstraße (Bezirk Mitte). Sie  
warben nur 1905 für ihre Maschinen. 1906 trennten sich die Kompagnons und in die Werk-  
statt zog eine Schlosserei Polzin ein.

## Roth-Büchner

1925 fusionierten die Maschinenfabrik Otto  
Roth AG und die durch ihre »Mond Extra«-  
Rasierklingen bekannten Büchnerwerke AG zur  
genannten Doppelfirma. 1930 inserierte dieser in  
der Tempelhofer Oberlandstraße ansässige  
Betrieb erstmals für die Vorzüge seines neuartigen  
Produkts, des Seitenborders ROTBART, der  
Gangschaltung, Schraubenumsteuerung und eine  
Leistung von 11 PS besaß. Bis 1938 wurde die



Werbung für Rotbart-Außenborder

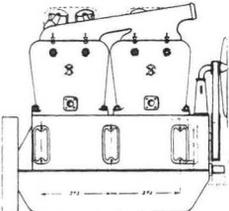
kleine, leise laufende Maschine auf  $1\frac{1}{2}$  PS gebracht. In dieser Größenordnung hat man sie dann noch bis in die Kriegsjahre hinein hergestellt.

## Motorenfabrik Schenk

Die im Wedding in der Schulstraße gelegene Fabrik warb 1909 erstmals für ihre ein- und zweizylindrigen (später auch vierzylindrigen) ALEXANDER-Bootsmotoren, die in der Leistungsbreite von 2 bis 16 PS lieferbar waren und mit Benzin ebenso wie mit Petroleum betrieben werden konnten. Diese Werbung lief bis 1914. Nach dem Kriege war von der ALEXANDER-Maschine nicht mehr die Rede. Heinrich Schenks Fabrik erschien bis 1927 im Branchenadreßbuch.

## Fahrzeugmotorenfabrik J. Schneeweis

Die Berliner Schneeweis-Motoren waren schon in den dreißiger Jahren völlig in Vergessenheit geraten. Der Ingenieur Johann (auch: Jean) Schneeweis war mit seinem Betrieb 1912 von München nach Berlin-Halensee umgezogen. Für seine Automobil-, Boots- und Flugzeugantriebe (von 5 bis 50 PS) wurde ihm 1914 die Schutzmarke »S.M. verschlungen« patentiert. 1916 verlegte Schneeweis seine Fabrik erneut: in die Hochstraße im Wedding. Nach dem Kriege gab man dort den Motorenbau auf und firmierte seit 1919 als »Berliner Industrie-Maschinen GmbH«.



**Neu!**



**-Lastwagen-  
-Automobil-  
-Omnibus-  
und Boots-**

**motor**

von  
5/15  
bis  
25/50  
PS.

**J. Schneeweis & Cie.**  
Fahrzeugmotorenfabrik  
**Berlin-Halensee.**

bauen als Spezialität in voll-  
kommenster Ausführung

*Firmensignet des Schneeweis-Motorenbaues*

## Schnellbootwerft Schneider

Die Firma Alfred Schneider findet sich im Branchenadreßbuch nicht unter der Rubrik »Bootsmotorenbau«, wohl aber, seit ihrer Gründung 1931 und dann fortlaufend bis zum Kriegsende, in den Spalten der »Bootswerften« – ansässig in Berlin-Rahnsdorf. Ab 1937 warb Schneider für seinen SCHECK-Motor (= Schneider Heck) von 20 PS bei 3000 U/min. *Eine besondere Überraschung findet sich auf dem Stande der Schnellbootwerft Schneider, die kurz entschlossen einen eigenen 600 ccm Heckmotor für ihre hübschen und praktischen Schnellboote entwickelte. Diese Elektrostart-Maschine ist aus einem Zweizylinder-Zweitakter entwickelt worden, der bereits in rund 3000 Transportwagen seine Leistungsfähigkeit bewiesen hat.* Gemeint ist der in Pinneberg bei Hamburg produzierte ILO-Motor für Klein-Lkw, mit Bosch-Anlasser. Der SCHECK, für den die aufrüstende Wehrmacht großes Interesse zeigte, wurde nach dem Kriege in Berlin-Charlottenburg weiter gebaut.

## Motorenfabrik Schwager

*Herr Georg Schwager eröffnete nach seinem Austritt aus der Firma Rings & Schwager eine Motorenfabrik in der Waldemarstrasse (in Kreuzberg), stand 1906 in der Fachpresse zu lesen. Ihre Erzeugnisse erhielten 1912 die Schutzmarke GESCHWA-Motoren. Viel mehr ist über diese Produktion – trotz gut illustrierter Anzeigenwerbung – nicht bekannt. Nach dem Ersten Weltkriege firmierte Georg Schwager als Hersteller von Automobilbestandteilen. Ab 1932 fehlt die Firma im Branchenadreßbuch.*

## Siemens & Halske

Während die Siemens-Schuckert-Werke am Berliner Nonnendamm nach 1908 die Sternbergschen Bootsmotoren unter Verwendung der mitgekauften alten Markenbezeichnung SIEMENS PROTOS weiterproduzierten, wurden ab 1917 von der Siemens & Halske AG im sogenannten Blockwerk in Siemensstadt ein- bis vierzylindrige Viertakt-Ottomotoren von 7 bis 45 PS Leistung speziell als Antriebe für Boote und Pflüge hergestellt. 1926 hieß es dazu: *Die Firma Siemens als elektrischer Großbetrieb verwendet zur elektrischen Maschinenausrüstung naturgemäß das eigene bestens bewährte Fabrikat. So werden beide Typen mit Siemens-Magnetapparat und -Zündkerzen ausgerüstet. Auf Wunsch werden auch kombinierte Lichtzündmaschine und Anlasser gebaut.* Nach 1928 gab es für die Siemens & Halske-Motoren keine Werbung mehr. Ihre Herstellung wurde damals offenbar eingestellt.



*Firmenzeichen von Siemens-Halske auf einem Bootsmotorenteil*

## Sprewerft Schuster & Struck

1907 übernahmen Heinrich Schuster und Wilhelm Struck die in der Stralauer Tunnelstraße gelegene Wegnersche Werft und bezeichneten sich in ihrer Anzeigenwerbung als *einzig und größte Motorenfabrik und Motorbootswerft, welche ihre Boote in allen Teilen ganz selbständig und nach eigenen Konstruktionen herstellt.* Bereits nach einem Jahr ging jedoch diese Inhaber-Ehe in die Brüche. Struck wurde alleiniger Besitzer und firmierte hinfort als »Sprewerft«, dabei werbend für MEDAS-Motoren, Wendegetriebe und Propeller. Diese hat er aber offenbar nicht selbst hergestellt. Als Bootswerft bestand der Stralauer Betrieb noch bis in die Mitte der zwanziger Jahre.

## STATOR Kleinmotorenfabrik

Seit 1907 warb die Firma STATOR Klein-Motoren- und Maschinenfabrik am Kreuzberger Waterloo-Ufer für ihre Erzeugnisse, *speziell für Bootsbetrieb mit Benzin, Benzol und Petroleum.* 1908 änderte der Inhaber Eugen Allgaier die Firmenbezeichnung in »Motoren- und Maschinen-Industrie E. Allgaier«. Unter diesem Namen bestand sie bis 1929. Über Einzelheiten des Motorenbaues ist jedoch nichts bekannt.

## Vaca Maschinenbau

Der Zentrifugenhauer Georg Kersten wandelte seine Firma 1924 in eine »Vaca Maschinenbau GmbH« um. Der Betrieb lag in der Oberschöneweider Slabystraße. 1925 erschienen seine werbenden Ankündigungen zweier neuartiger Produkte: erstens für den VACA-Heckborder von 3 PS Leistung, außerdem für Kerstens zweizylindrigen, kugelgelagerten 5/6 PS-Einbaumotor mit Wendegetriebe.

1931 firmierte man, nach einem Betriebsumzug in die Liebenwalderstraße (im Wedding) »Vaca Motorenfabrik E. Dietrich«. Ab 1934 tritt diese Produktion nicht mehr in Erscheinung.

## VOLRA Maschinenfabrik

Die von Adolf Völkel und E. Raabe geführte Maschinenfabrik - eine Nachkriegsgründung von 1919 zwecks Fertigung von Präzisionswerkzeugen - wurde 1926 zur GmbH umgewandelt. Man ist bei Völkels häufig umgezogen: von der Neuen Jacobstraße im Bezirk Mitte zur Rankestraße in Charlottenburg, und von dort in die Kreuzberger Köpenicker Straße.

Schon 1922 brachte VOLRA einen Zweitakt-Leichtmotor für Bootsantrieb heraus, der 5/7 PS leistete und unter Verwendung von Aluminiumguß und Rollenlagern hergestellt war. Der Maschine wurde die für den Berliner Bootsmotorenbau nicht eben häufige Reichsdarlehnsfähigkeit beim Erwerb zu Fischereizwecken zuerteilt. Ab 1925 lieferte Völkel auch eine stärkere 10/12 PS Version, für Rohölverbrennung. Die Firma erlosch im Jahre 1933.

## Motorenfabrik Wagner

Das in der Reinickendorfer Frühlingstraße gelegene (insolvente) Kondor-Werk für elektrotechnische Armaturen wurde 1912 vom Geschäftsführer Friedrich Wagner aufgekauft und umgestaltet.

Ab 1913 produzierte Wagner den Bootsmotor PIONIER, der in den Größen von 4 bis 20 PS gefertigt wurde. Ab 1915 hieß der Betrieb »Motorengesellschaft Reinickendorf«. 1920 existierte diese GmbH noch, scheint danach aber die Inflationsjahre nicht überlebt zu haben.

## ZASCHKA Motorenbau

1930 zeigte der Kaufmann Alfred Knip für den »Zaschka Motoren- und Maschinenbau« in der Neuköllner Flughafenstraße die neuartigen ZASCHKA-Seitenborder (von 1 1/4 PS) an - 1931 auch einen 3 PS Heckmotor. Diese luftgekühlten Maschinen besaßen keine Kurbelwelle. Ihr Kolbenpleuel arbeitete über eine rollengelagerte Exzentrerscheibe auf die Propellerwelle.

Ob sich diese Konstruktion in der Fahrpraxis bewährt hat, muß mangels Belegmaterial offenbleiben. Nach 1933 ist die Firma ZASCHKA nicht mehr im Branchenadreßbuch zu finden.

## Dubiosa

### DELPHIN-Motorenwerft

Im Sommer 1913 gründete sich in der Kreuzberger Möckernstraße die »Außenbordmotoren-Werft Delphin GmbH«. *Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Vertrieb von Bootsmotoren, insbesondere des Außenbordmotors DELPHIN.* Von einer solchen Maschine hat sich keinerlei weitere Nachricht erhalten. Die Firma hieß nach dem Kriege »DELPHIN Chemisch-Technisches Werk« – bis 1928.

### Dürr Motoren-Gesellschaft

Das 1900 gegründete Unternehmen stellte auf der Deutschen Automobil-Ausstellung von 1902 auch einen eigenen Bootsmotor aus, der aber sehr wahrscheinlich nicht am Firmensitz, einem reinen Geschäftshaus in der Berliner Friedrichstraße, gefertigt worden ist. Bereits 1903 verlegte Dürr seinen Betrieb nach Eilenburg in der Provinz Sachsen.

### Garn & Kleine

1906 wurde in der Fachpresse angezeigt: *In der Rummelsburger Schillerstraße errichteten die Herren Garn und Kleine eine mechanische Werkstatt, in welcher als Spezialität zweizylindrige Bootsmotoren und Schiffsschrauben nach eigenem System hergestellt werden.* Im Berliner Adreßbuch war Garn an jenem Platz bis 1913 nicht anders als Monteur (oder Schlosser) eingetragen. Von einer Motorenproduktion ist nichts bekannt.

### Robot Aggregatebau

1934 wurde in der Zeitschrift »Die Yacht« für einen benzinelektrischen Bootsantrieb des »Robot Aggregatebau« in Berlin SO 36 (= Kreuzberg) geworben, den man als zweizylindrigen Zweitakter von 6 bzw. 14 PS beschrieb, der mit einem Elektromotor gekuppelt war. *Die Dynamomaschine ist fest mit der Schraubenwelle verbunden. Bei Notfahrten (durch Versagen des Benzinmotors) arbeitet die Maschine als Elektromotor, gespeist von einer Akkumulatorenbatterie. Bei normaler Vollfahrt hat die elektrische Maschine als Generator nur den Zweck, den Akku aufzuladen.* Vertrieben – möglicherweise auch gebaut – wurde die Maschine von der Firma Fröbus & Wippich in der Köpenicker Straße (in Kreuzberg).

### Maschinenfabrik Stella

Im »Deutschen Reichs-Adreßbuch für Industrie und Gewerbe« wurde 1920 unter der Rubrik »Bootsmotoren« für Berlin eine Maschinenfabrik »Stella« in der Kreuzberger Eisenbahnstraße angezeigt. Als Spezialität wurde angeführt: *Bootsmotoren aller Systeme sowie Reparaturen und Zubehörteile.* Offenbar hat es sich bei »Stella« doch wohl um eine Reparaturwerkstatt gehandelt, was in den Kurztexten nicht immer präzise unterschieden wurde.

### Vereinigte Deutsche Industrie-Werke

1929 gründete sich in Berlin die GmbH »Vereinigte Deutsche Industrie-Werke«. Firmensitz war das Borsig-Gelände in Tegel. Zu den Hauptgesellschaftern gehörte der

bekannte Junkers-Motorenbau in Dessau. Ob in den Hallen des weitläufigen Borsigwerkes seinerzeit Junkersmaschinen produziert worden sind, konnte noch nicht geklärt werden. Die »Vereinigte« bestand nur bis 1934.

## Volkstechnik

Im »Kanusport« wurde 1930 ein Seitenborder TORPEDO angezeigt – *als bester der Welt*, erhältlich auch auf Ratenzahlung, für 4 RM pro Woche! Die 1924 gegründete VOLKSTECHNIK GmbH saß – als »Vertriebsgesellschaft« bezeichnet – in einem Bürohaus am Alexanderplatz. Ob und wann bzw. von wem der TORPEDO in Berlin hergestellt worden ist, blieb bisher im Dunkeln.

### *Liste der hier behandelten Motormarken*

(sofern diese nicht mit den Firmennamen identisch waren – z.B. Argus, Baer, Cudell ... Vaca, Volra, Zschka)

Mumfaa	Albrecht	Mercur	Krümmel
Effzett	Ziegenpeck/ Hauschild/André	Rotal	Matador
Fidus	Falkenstein	Merkur	Naumann
Gösto	Görnitz & Stoick	Delphin	Prometheus
Primat	Haka (Kaulitzke)	Rotbart	Roth-Büchner
Harli	Härta	Alexander	Schenk
Germania	Hiller	Scheck	Schneider
KS Ideal	Krückeberg	Pionier	Wagner

### *Nachträge zu den Teilen I bis III*

Wismar (DSA 19, S. 398). Der bislang nur angenommene Motorenbau konnte sicher nachgewiesen werden durch eine Anzeige in der Zeitschrift »Der Motorwagen« 1918, S. 109: *Die Firma Podeus baut Luxuswagen, Lastwagen, Motorpflüge, Zugmaschinen und Bootsmotoren.*

Danzig (DSA 19, S. 399). Mit 3 PS-Motoren der Firma Seiler wurden Ende der zwanziger Jahre nicht weniger als 11 Fischerboote von der Insel Runö im Rigaschen Meerbusen ausgerüstet (Jacob Steffenson: *Båtar på Runö. Uddevalla 1987, S. 90*).

Kamenz (Sachsen) (DSA 21, S. 265). Der Kamener Motorenbauer Horst Steudel lebte von 1872 bis 1959.

#### Anmerkungen:

1 Sass, Friedrich: Ölmotoren. In: AEG-Festschrift »Forschen und Schaffen«. Berlin 1965, S. 370-376.

2 Doppelfeld, Anton: Geschichte der Argus Motoren-Werke. Berlin 1940.

3 Festschrift »25 Jahre NAG Berlin 1901–1926«. Berlin 1927.

## Boat engine construction in Berlin (until 1945)

### Summary

Part Four (also see DSA 1998) of the series on the history of boat engine construction in Germany completes the presentation of the circumstances in the East German interior. This article provides insight into the manufacturers of the Berlin metropolitan area. The existence of 46 companies is supported by safe documentary evidence; that of a further 7 firms appears somewhat uncertain. In the period between 1898 and 1945 these factories were located for the most part in the (historical) districts of Kreuzberg, Moabit, Wedding and Reinickendorf. The development in Berlin of small outboard engines, either for the stern or the sideboard, is of particular national significance. Pioneers in this development were Fritz Ziegenspeck (beginning in 1912) and Rudolf König (beginning in 1925).

## La construction de bateaux à moteurs à Berlin (jusqu'en 1945)

### Résumé

La quatrième partie (voir aussi DSA 1998) de cette série sur l'histoire de la construction des bateaux à moteurs en Allemagne complète la présentation par les rapports existants en Allemagne de l'est continentale. Les fabricants de Berlin seront passés en revue: l'existence de 46 firmes put être prouvée de façon certaine, par contre, pour 7 autres, les traces sont succinctes. Pendant la période allant de 1898 à 1945, les lieux de production se concentrèrent principalement sur les quartiers historiques tels que Kreuzberg, Moabit, Wedding et Reinickendorf. Le développement berlinois des petits moteurs hors-bords fut d'intérêt national, tout autant dans la variante du moteur latéral que dans celle du moteur de poupe. Des performances pionnières furent réalisées par Fritz Ziegenspeck (à partir de 1912) et Rudolf König (à partir de 1925).