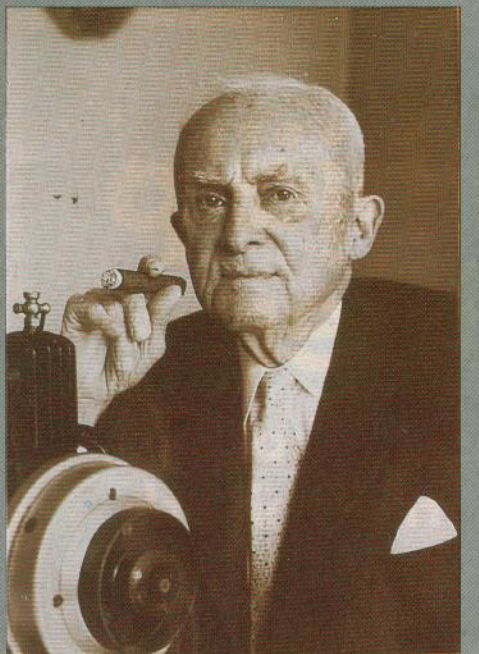


Dansken som skapade DKW och Auto-Union

Tysklands första folkvagn var inte Volkswagen, utan DKW! Historien om DKW är också ett stycke av världens bil- och mc-historia.

TEXT & FOTO SVEN ERIC DELÉR



Jörgen Skaft-Rasmussen.

DKW var under 20- och 30-talet världens största motorcykeltillverkare inom ett fabriksimperium som omfattade tolv fabriker och nästan 15 000 anställda. Allt tack vare en dansk man som förlorade sin far vid ett års ålder, och som i ungdomsåren reste till Tyskland för att studera till ingenjör.

Jörgen Skaft Rasmussen föddes den 30 juli 1878 i Nakskov i Danmark, och han fick sitt första arbete i en maskinfabrik i Köpenhamn. Efter ingenjörsexamen i Tyskland och en tids arbete vid en maskinfabrik i Düsseldorf, återvände Jörgen Skaft Rasmussen till trakterna för sin utbildning i Sachsen, för att där starta en egen verksamhet tillsammans med sin tyska vän Ernst.

Firma Rasmussen & Ernst G.M.B.H. etablerades 1904 för konstruktion och försäljning av ångventiler. Samma år fick Rasmussen också tid att gifta sig med Therese Liebe från Stolberg. Familjen utvidgades med dottern Ilse född 1905, sönerna Hans Werner född 1906, Ove född 1909 samt Arne som föddes 1913.

År 1907 hade firmans verksamhet utvidgats genom Rasmussens köp av ett gammalt spinneri i dalen Dischau, vid Zschopau i Erzgebirge, och här startade Rasmussen sin helt egna tillverkning av ångventiler. Produktionen pågick fram till 1914, då Rasmussen tvångsmässigt nödgades ställa om till produktion av tändhattar för krigsändamål.

Rasmussens arbete som försäljare av firmans produkter gjorde att han måste resa väldigt mycket i tjänsten och redan 1904 hade han skaffat sig tjänstebil. Under första världskriget körde Rasmussen en liten Wanderer Puppchen.



Dr. Ove Rasmussen, son till Jörgen Skaft.

Men kriget, som skapat problem med bensen till privata fordon, gjorde att Rasmussen kom att tänka på att han i Köpenhamn hade en gammal vän med en ångdriven bil. Vid ett besök där träffade han ingenjör Mathisen, som konstruerat ångbilen, så han övertalade honom att komma till Tyskland för att leda utvecklingen av en person- och lastbilsprototyp som kunde drivas med ånga. Detta var mitt under brinnande krig, 1916, projektet kallade Rasmussen för D.K.W., Dampf-Kraft-Wagen. Kriget tog slut, liksom intresset för ångbilar, men Rasmussens intresse för biltillverkning fanns kvar.

Utvecklingsarbetet med ångbilen hade gett Rasmussen många kontakter inom bilindustrin. Bl a med direktören Georg Günther vid Presto-fabriken i Chemnitz. Tillsammans startade dessa båda herrar bilfabriken Elite i Brand Erbsdorf, där de tillverkade personbilar under namnet

Elite fram till mitten av 20-talet, då Rasmussen lämnade firman för andra projekt. Omedelbart efter krigsslutet 1918 hade Rasmussen även träffat ingenjören Hugo Ruppe, som var son till tillverkaren av de berömda Piccolo-bilarna. Ruppe Jr. kom med förslaget att bygga en liten 2-taktsmotor för olika ändamål och Rasmussen tände på idén. Tillsammans tillverkade de en konkurrent till den älskade leksaksångmaskinen, i form av en liten 2-taktsmotor på 18 cc och 0,25 hk.

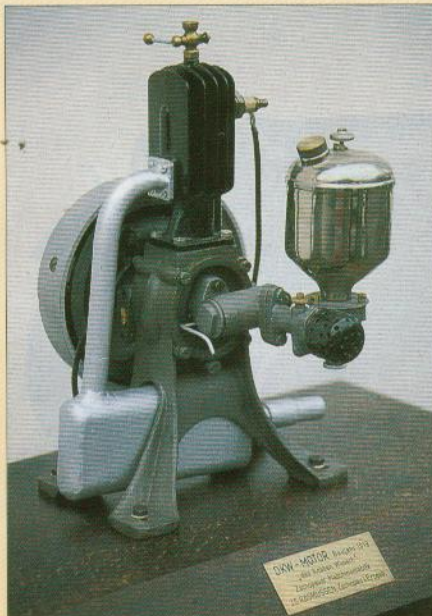
I leksaksaffärerna såldes Rasmussen/Ruppes lilla motor under namnet D.K.W. = Des-Knabens-Wünsch, medan herrarna på projekteringsstadiet hade tänkt sig att DKW skulle stå för "Das Kleine Wunder".

Deras nästa motor var på 118 cc och 1 hk och presenterades 1919, tänkt som en hjälpmotor till cyklar.

Detta projekt var början till något som skulle komma att ge dansken Jörgen Skaft Rasmussen världsrykte.

Rasmussen/Ruppes små tvåtaktsmotorer ställdes ut på Leipziger-mässan 1919 och Bruno Cavani från Bologna blev DKW-fabrikens första utländska återförsäljare.

År 1921 provade Rasmussen att saluföra sin en-hästares motor i en förstärkt cykelram i konkurrens med ett tjugotal andra tillverkare. Denna gång använde man betydelsen "Das Kleine Wunder" för DKW-märket. Men det blev problem med produktens namn, eftersom Deutsche Kabel Werke sedan lång tid använt förkortningen DKW. Problemet löstes på så sätt att Rasmussen fick rätten till varunamnet DKW, mot att kabelfabriken fick leverera alla däck till Rasmussens mopeder.



Des Knaben Wunsch 1919, 18 cc 0,25 RS.



Slaby-Behringer Elektrowagen 1920, 24 volt ca. 2 hk.

Ernst Eichler i Berlin konstruerade Motorroller, Golem- och Lomos-cyklarna. Hugo Ruppe slutade i firman och istället kom österrikaren Dr. Carl Hahn som ansvarig för service och försäljning, medan den unge gröne Hermann Weber blev chef för konstruktionsavdelningen. Weber byggde en ny motorcykel med vilken DKW tog de tre första platserna i ADAC:s Reichfahrt 1922. Rasmussen blev därmed övertygad om betydelsen av att delta i motorsport, såväl utvecklings-tekniskt som reklamässigt.

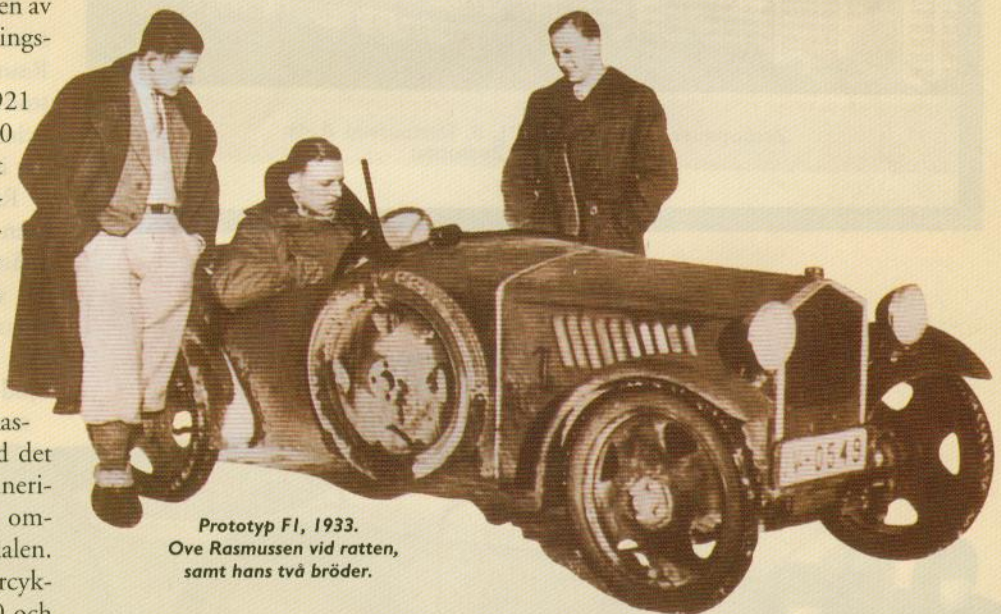
Redan under augusti månad 1921 tillverkades DKW-motor nr 10 000 och i juli 1922 hade man tillverkat 20 000 motorer. I slutet av den hem-ska inflationstiden 1923, var 1 bil-lion Mark – 12 nollor – inte mer värda än 1 DM idag. Rasmussens industrier var då i sådan utveckling, att han måste bilda aktiebolag för att kunna skaffa kapital till sina väx-ande företag. År 1924 tillverkade Ras-mussen den 50 000:de motorn vid det nya löpande bandet. Den lilla spinneri-fabriken från 1907 byggdes ut i om-gångar så att den snart fyllde hela dalen. År 1927 sålde DKW 27 000 motorcyk-lar. Året därpå steg antalet till 43 000 och 1929 såldes mer än 60 000 exemplar.

År 1922 hade Rasmussen byggt ett metallverk i Zöblitz, som tillverkade drev, armaturer, bromsnav, bultar och muttrar.

År 1924 gick firman Slaby-Beringer i Spandau, som Rasmussen hade intressen i, i konkurs. Rasmussen övertog fabriken med Rudolf Slaby som teknisk direktör. Här tillverkades nu taxibilar och varubilar under namnet DEW, som en sam-



Dr. Slaby och elbilen.

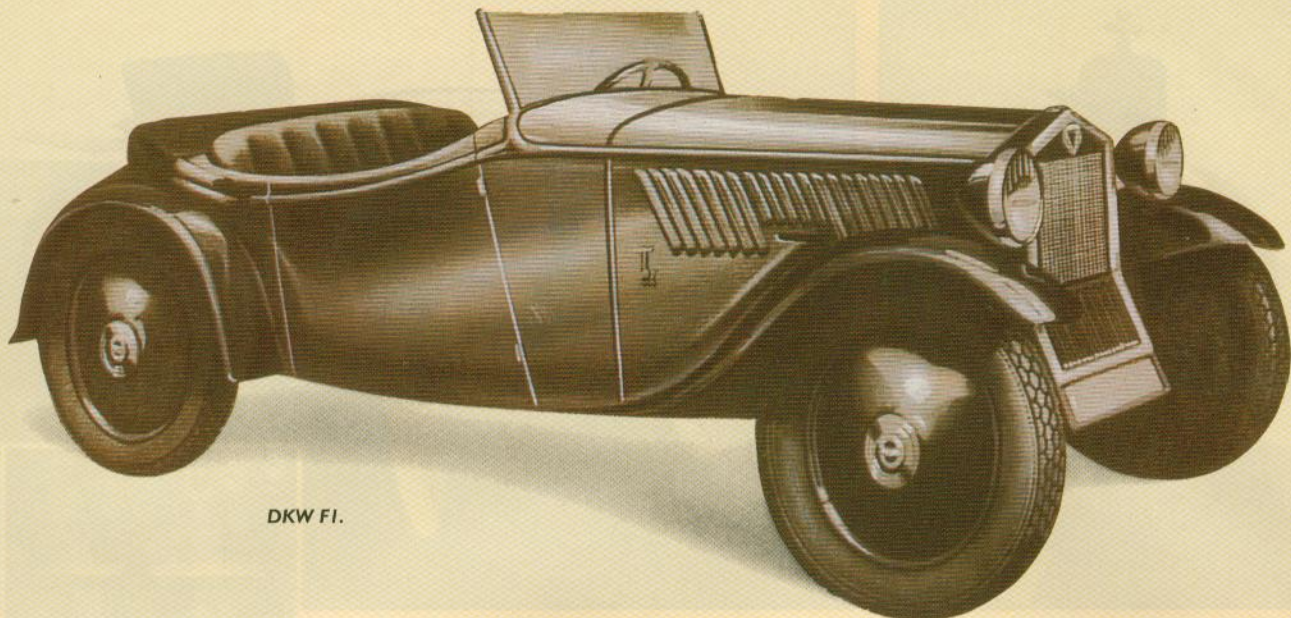


Prototyp FI, 1933.
Ove Rasmussen vid ratten,
samt hans två bröder.

Th, 1919 - Motor nr 270, 118 cc IPS.



produktion för DKW-AEG-AFA som levererade generatorerna till dessa bilar. Samtidigt experimen-terade man med att bygga små-bilar med självbärande karosser tillverkade av plywood.



DKW FI.



Världens största mc-fabrik.

1927 övertog Rasmussen också de tomma fabrikslokalerna från nedlagda Deutche Industriwerke i Spandau, för att använda lokalerna för karosstillverkning samt monteringshallar för P-15 modellerna. Den fabriken köptes sedan av Auto Union 1933 och här satte Rasmussen upp pressverktyg för tillverkning av bensintankar, plåtdetaljer och kylskåp. Här byggdes 6- och 8-cyl motorer för Audi samt dieselmotorer för Junkers.

Kylskåpet hette förstas DKW, vilket stod för "Das Kühl Wunder". 1928 hade Rasmussen övertagit Audifabriken, som stod inför konkurs, samt också mc-fabriken Schuttof och diverse gjuterier som hamnat i samma ekonomiska dödläge.

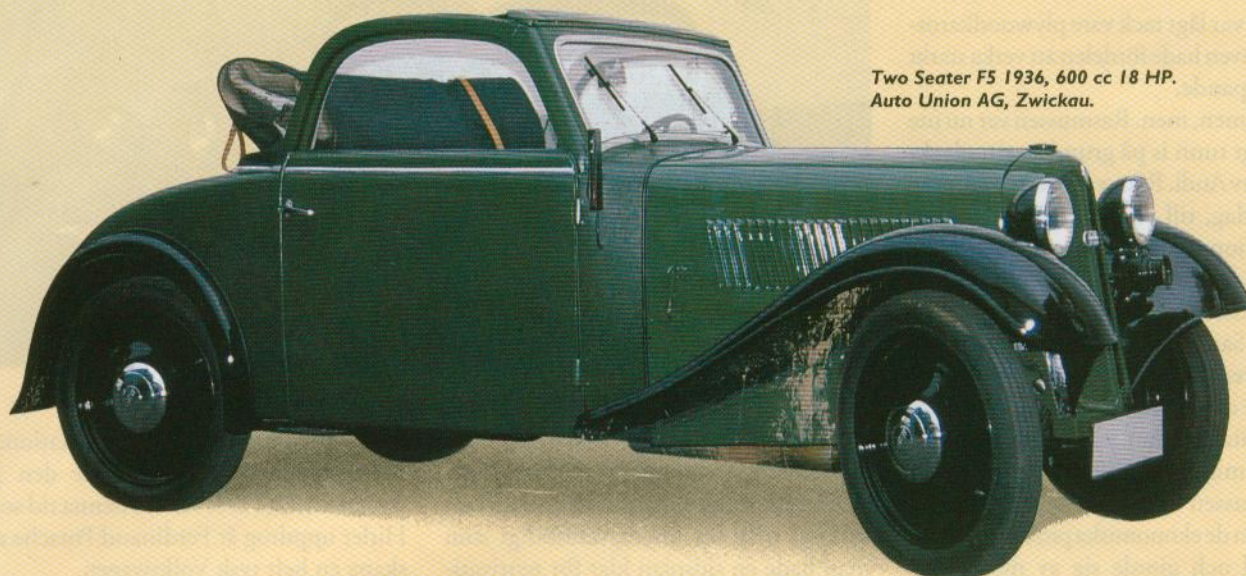
Rasmussen visste det givetvis inte – men frågan är om det inte var dessa affärer som skulle komma att bli början till slutet för den fantastiske industriledare som Jörgen Skaft Rasmussen var. Det var Sachsens statsbank som då erbjöd Rasmussen att ta hand om aktiemajoriteten i Audi, tack vare hans goda rykte som företagsutvecklare. Banken var förstas ute för att i första hand rädda sitt, till Audi utlånade kapital.

Genom denna affär hade nu Rasmussen egna stål- och aluminiumgjuterier och tillverkade i stort sett alla komponenter, allt ifrån planbrickor till kullager, till färdiga produkter.

År 1929 stod Jörgen Skaft Rasmussen från Nakskov i Danmark på toppen av sin karriär, med sina nu 15 000 anställda i 12 fabriker. Men han stod där med en industrikoncern som var i behov av mycket nytt kapital.



DKW - Frontmotor FI,
500 cc 15PS, 80 km/tim.



Two Seater F5 1936, 600 cc 18 HP.
Auto Union AG, Zwickau.

Företagen gick fantastiskt bra, men tyvärr alldeles för fort.

Efter övertagandet av Audifabriken i augusti 1928 blev aktiekapitalet utvidgat och de nya aktierna övertogs av DKW. Audis bilproduktion visade sig vara en katastrof och Rasmussen försökte rädda situationen genom att montera 8-cyl amerikanska Rickenbacker-motorer i Audibilarna.

Rickenbackers motorfabrik hade Rasmussen köpt från USA 1927, men detta köp gjorde bara katastrofen Audi ännu värre. Nästan alla Audi reklamerades.



1927 hade DKW presenterat sin första 2-cyl mc-motor. Det var en dålig motor, men den kom senare att bli grunden till DKW:s första egna bilmotor-konstruktion, då Rasmussen 1928 beslutat sig för att uppfylla sin gamla dröm om att tillverka en småbil för folket. Nu gick det fort. Redan den 7 maj 1928 presenterades en tvåsitsig roadster samt en cabriolet-version av en liten bil med typbeteckningen P-15, konstruerade av Rudolf Slaby. Dessa små bilar var byggda med självbärande plywood-karosser på träspant överklätt med konstläder.

Fackpressen tyckte bilen hade för hög bränsleförbrukning och att den lät okultiverat. Dessutom hade bilen en enorm tändstiftsförbrukning. – Den blir inte långlivad, sa expertisen. Men det kom många köpare som tidigare kört DKW-motorcyklar och som var väl förtogna med tvåtaktarens speciella för- och nackdelar.



Men Rasmussen hade lyssnat till kritikerna och kom till Berlinutställningen 1930 med modellen DKW 4-8.

Motorn var en fyrcylindrig 90 graders V-motor som blev så populär att Rasmussen drabbades av leveranssvårigheter. Under 1931 löste han detta problem, genom att i 327 exemplar av dessa bilar, montera motorer från Peugeot. Dessa 327 bilar såldes under namnet Audi typ P.V. 1000. De var de första DKW-bilarna med hydrauliska bromsar.

Jörgen Skafte Rasmussens motto var enkelhet, men det var inte bara det tekniska som gjorde DKW till världens största motorcykelproducent, utan det var Dr. Carl Hahn, mannen som byggde upp DKW:s försäljningsorganisation och servicenät med 1 500 utbildade försäljare

och verkstämmare, i nästan alla tyska städer. Vid dessa försäljningstillfällen fanns förutom DKW motorcyklar också lämpliga kläder, motorglasögon, verktyg, varucyklar, hopfällbara mc-garage, barnbilar och sist men inte minst – Rasmussens kylskåp. Från 1924 kunde allt detta köpas på avbetalning, finansierad genom Rasmussens eget finansbolag.

1930 blev ännu ett viktigt år i Rasmussens verksamhet. Audi höll på att förblöda och det behövdes omedelbar kredit. Många anställda tvingades sluta sitt arbete och vänta i månader på sina slutlöner.

SECHS - WOCHEN - WAGEN

Rasmussen hade problem, men det var nu han tog fram sin gamla dröm om en tysk folkbil. Tillsammans med Audis konstruktörer Oskar Arlt och Walter Hanstern arbetade han fram skisser till en helt ny bil, med 350 cc motor samt framhjulsdraft med drivaxlar av fransmannen Gregoires konstruktion. Individuell hjulupphängning med tvärfjädrar fram och bak, DKW:s styrsnäcka samt ett smalt chassie med låg tyngdpunkt.

– Ni får sex veckor på er och då skall vi åtminstone ha en prototyp rullande, sa Rasmussen.

Till den dagen i nådens år 1930, hade man hos Audi aldrig sett en småbil, men herrarna Arlt och Hanstern hade en bil färdig för provkörning den 29 november 1930, en bil som kom att kallas Sechs-Wochen-Wagen.

Vid vårutställningen i Berlin 1931, visades denna bil med ett nytt kylar-blem i de grönvita Sachsiska färgerna och bokstäverna DKW.

Rasmussens nya småbil stal all uppmärksamhet och beställningarna välldes in.

Priset var lågt tack vare plywoodkarossen som även hade fördelen att verka starkt ljuddämpande.

* Men, men, men. Rasmussen var nu ute på väldigt tunn is på grund av sitt olyckliga köp av Audi. Rikets affärer förvärrades dag för dag, till ett närmast totalt kaos med miljoner arbetslösa och konkurser på löpande band.

Rasmussens koncern var stark, men hos den Sachsiska statsbanken fick man kalla fötter över sitt starka engagemang i företaget där banken hade 25 procent av aktiekapitalet, samt ytterligare förpliktelser för miljoner i Riksmark.

Rasmussen tacklade tillsammans med Dr. Bruhn de ekonomiska problemen med järnhand och gjorde sig av med olönsamma verksamheter, men den Sachsiska statsbanken krävde ännu mer. Bankens problem hette Horch.

Sachsens största personbilsfabrik, Horch i Zwickau, stod inför konkurs. Banken ansåg att om så skedde, så skulle detta dra med sig en lavin av konkurser bland underleverantörer och i slutändan skulle detta, enligt banken, även drabba Sachsens största arbetsplats – J. S. Rasmussens koncern. Banken lyckades övertala Rasmussen att bilda en "Autounion" inom delstaten Sachsen, genom en sammanslagning av bilfabrikerna DKW, Audi och Horch.

För att genomföra projektet behövde Sachsens statsbank en garanti för lån av 6 miljoner riksmark i riksbanken i Berlin. Ett lån som beviljades trots nationalsocialisternas normala obstruktionspolitik.

Rasmussen accepterade ordförandeskapet i den nya organisationen, efter löfte om att hans företag skulle reprivatiseras när den allmänna ekonomiska krisen var över. Auto Unions första styrelse bestod av generaldirektör Jörgen Skaft Rasmussen, Dr. Richard Bruhn, friherre Klaus Ditlef von Oertzen (Wanderer), Dr. Carl Hahn samt ingenjör William Werner (Horch).

Så blev det 1933 och Hitler och hans nationalsocialister kom till makten i Tyskland. Nu skulle allting vara tyskt.



Holka F8, Limo "Land" Schweitzer Uzenzbau 1939, 700 cc 20 hk.

När Rasmussen kom tillbaka efter sommarsesemestern hade man städat hans tjänsrum. Rasmussen hade fått sparken och förlorat hela sitt företag samtidigt som man hade en tidsplan klar för reprivatisering av de olika företagen när samhället återgått till det normala igen.

Rasmussens och DKW:s nya modell - Meisterklasse - lämnade Audis löpande band den 27 december 1932, men hade till utställningen i Berlin i mars 1933 fått namnet DKWF2 Reichsklasse, som Auto Union använde på sina billigaste modeller fram till att den sista bilen gick av bandet i oktober 1942. Auto Union AG var ett statsföretag med 75 % av aktierna i händerna på den Sachsiska statsbanken, en andel som skulle komma att stiga till 90 %, men det var definitivt inte Jörgen Skaft Rasmussens tanke, att han skulle sluta sina dagar som generaldirektör för ett tyskt statsföretag.

Auto Union hade inte hunnit mer än bildas, innan de interna stridigheterna började. Allt handlade om Rasmussen mot alla de andra. När Rasmussen kom tillbaka efter semestern 1934, hade han inget jobb. Hans rum var tomt. Hans hela livsverk hade förlorats till den tyska staten.

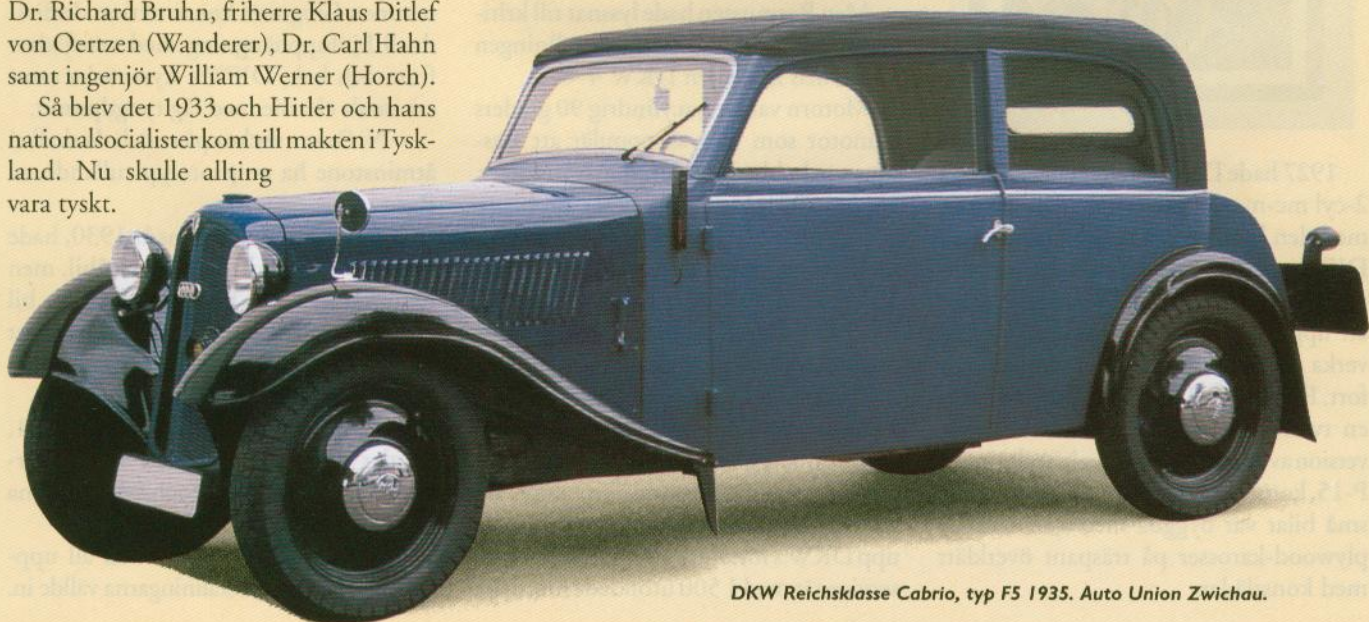
En av orsakerna kanske var nationalsocialisternas maktövertagande den 30 januari 1933. Det var vid denna tid som Hitler uppdrog åt Ferdinand Porsche att skapa en helt tysk Volkswagen.

Jörgen Skaft Rasmussen stämde den tyska staten och vann i riksätten i Leipzig 1938, men fick nöja sig med en symbolisk summa pengar i ersättning för sitt livsverk. Ett industriellt imperium hade tagits ifrån honom. Man måste vara tysk i Tyskland. Dr. Karl Hahn var Rasmussens allra första direktör vid DKW-fabriken. Hans son, Dr. Carl Hahn Jr. kom att verka som högste chef för Volkswagen-Werk fram till den 31 dec 1992.

I efterkrigstidens Tyskland kom man att tala om "det tyska undret", en krossad nation som reste sig ur askan och än en gång blev en av världens ledande industrinationer.

Den verkliga symbolen för det tyska industriella undret kom dock från lilla Danmark. Jörgen Skaft Rasmussen, mannen som med två tomma händer skapade ett industriellt imperium, med 15 egna fabriker och 12–15 000 anställda och som satte hela Tyskland på hjul.

Artikeln faktagranskad, justerad och godkänd för publicering av Dr. Ove Rasmussen



DKW Reichsklasse Cabrio, typ F5 1935. Auto Union Zwickau.