

Et motorcykelkørekort med spor til Sachsen

For godt 10 år siden valgte jeg at tage et kørekort til motorcykel. I den forbindelse stod det mig hurtigt klart at jeg ikke ville finde mig til rette på en ny hurtig maskine. Det betød at jeg begyndte at søge på internettet efter mulige veteranmotorcykler. Efter kort tid stødte jeg på DKW. De var specielt interessante for mig på grund af en meget spændende historie med et afgørende dansk islæt.



Historien om DKW er også historien om en driftig ung dansker ved navn Jørgen Skaft Rasmussen. Han drog til Tyskland i 1898, blev ingeniør ved skolen i Zwickau i 1902 og senere samme år startede han firmaet Rasmussen & Ernst med en kompagnon. Efter kort tid fortsatte han firmaet alene og omkring 1912 ændredes navnet til Zschopauer Maschinenfabrik J.S. Rasmussen. Firmaet var flyttet til byen Zschopau i Sachsen. I firmaet blev der under første verdenskrig arbejdet med at udvikle dampdrevne køretøjer – på tysk: Dampf-Kraft-Wagen. Det var første gang de tre bogstaver kom i spil.



I løbet af de kommende år satte Jørgen Skaft Rasmussen mange tydelige aftryk på udviklingen i hans firma. Han viste sig blandt andet at være god til at opbygge relationer og netværk, længe inden netværk var på mode. Han fik de rigtige folk ind i eget

firma. To afgørende personer Rasmussen fik til DKW i årene 1921-1922 var Dr. Carl Hahn og Ingeniør Hermann Weber.

Dr. Carl Hahn havde en udpræget sans for økonomi og det



kommercielle i firmaet. Han opbyggede et net af 1500 forhandlere og servicepartnere over hele Tyskland. Han fik etableret uddannelse af forhandlerne og som noget banebrydende muligheden for at købe en motorcykel ved hjælp af ratebetaling. Dette var stærkt medvirkende til at DKW toppede i

1929, hvor der blev produceret 60.000 stk. motorcykler, hvilket gjorde fabrikken til verdens største motorcykelfabrik.

Hermann Weber kom med i firmaet DKW i 1922, hvor han blev ansat som ingeniør i konstruktionsafdelingen. I løbet af de næste mange år arbejdede Weber som chefkonstruktør og samtidig var han en aktiv kører til mange af de løb som DKW fabrikken deltog i. Han vandt en del løb og fortsatte til Skafte Rasmussen vurderede det var for risikabelt at have en så central medarbejder med i løb hvor livet blev sat på spil uge efter uge.

I slutningen af 1920'erne var der udfordringer i flere bilfirmaer i Sachsen. Det førte til at Skafte Rasmussen overtog kontrollen med bilfirmaet ved navn AUDI i 1928. Firmaet havde haft problemer gennem nogle år med produktion af

biler. Det førte til at DKW overtog



I 1932 er det kritiske tider i Sachsen og der arbejdes ihærdigt på at få nogle af bil og motorcykelfabrikkerne i delstaten til at komme under samme tag. Det betyder at mærkerne DKW og AUDI (ejet af Skaft Rasmussen) bliver lagt sammen med Horch og Wanderer. Da den sachsiske statsbank ved oprettelsen af fusionen Auto Union ejer 75% af aktierne betyder det at private firmaer nu er statsvirksomheder. Der laves et firmamærke bestående af 4 sammensluttede ringe med teksten Auto Union som placeres over det enkelte firmas mærke. I den forbindelse mister Jørgen Skaft Rasmussen kontrollen over sit firma og det ender i første omgang et par år senere hvor han bliver sagt op fra sin kontrakt i Auto Union. I 1938 kommer det til en afgørelse i retssystemet i Tyskland, hvorved han bliver tilkendt en erstatning.

Frem mod slutningen af anden verdenskrig fortsætter DKW med at producere biler og motorcykler til den tyske Wehrmacht. Sachsen bliver en del af den sovjetiske besættelseszone og russerne demonterer hele fabrikken og flytter den til Sovjetunionen.

Hvordan gik det Skaft Rasmussen – Hahn og Weber? Nå ja og min søgen efter en veteranmotorcykel?

Det lykkedes efter en del besvær for Jørgen Skaft Rasmussen at komme hjem til Danmark igen. Han levede i Danmark frem til sin død i 1964. Han besøgte aldrig Sachsen igen.

Dr. Carl Hahn blev en del af firmaet Auto Union som startede

op i VestTyskland efter krigen i Ingolstadt. Efter nogle år skiftede firmaet navn til det vi i dag kender som AUDI.

Hermann Weber blev som chefkonstruktør "inviteret" til Sovjetunionen for at være med til at starte motorcykelproduktionen op der. Han døde i 1948 som 51 årig i Ischewsk og kom aldrig tilbage til sit fædreland.

Jeg håber at jeg med dette lille bidrag har fået vakt en interesse i nogle af læserne. Interesse for dels DKW og Jørgen Skafte Rasmussen, men også for Herman Weber. Han startede som ingeniør, blev chefkonstruktør og endte sine dage i Sovjetunionen på grund af hans arbejde med at konstruere DKW motorcykler.

Jeg købte en DKW NZ 350, årgang 1939, konstrueret under Weber og i 2015 kørte jeg på den til DKW træf i Chemnitz.

Jan Kjærsgaard, Medlem 53