Fafnir-Werke Aachen

Aachener Stahlwarenfabrik vormals Carl Schwanemeyer

Fafnir-Werke A.-G.

Fafnirwerke Aktiengesellschaft

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Werkstatt, Kraftfahrzeug, Bach
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Aachen
Kreis(e): Städteregion Aachen
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Werbung für die Fahrzeuge "Einheitstyp 9/36" und "Sporttyp (2L) 8/50" der Fafnir-Werke A.G. Aachen (1920/30er-Jahre).
Fotograf/Urheber: gemeinfrei / Sammlung Hubertus Hansmann



Die Fafnir-Werke fertigten zunächst ab 1894 als *Aachener Stahlwarenfabrik* Nähmaschinennadeln und Fahrradspeichen, bevor man ab 1904 bis zum Konkurs im Jahr 1926 auch Motoren für Motorräder und Automobile sowie nach dem Baukastenprinzip auch vollständige Automobile herstellte.

Von Nähmaschinennadeln und Fahrradspeichen zu Motoren
Die Fafnir-Automobilproduktion ab 1904
Motorsportliche Aktivitäten
Konkurs und Ende 1925
Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

Von Nähmaschinennadeln und Fahrradspeichen zu Motoren

In der noch jungen Automobilbauindustrie in Deutschland existierten um die Wende zum 20. Jahrhundert bereits mehr als hundert verschiedene Unternehmen - viele der vorwiegend kleinen und mittelständischen Firmen verschwanden allerdings ebenso schnell wieder vom Markt, wie sie entstanden waren.
Einige davon hatten ihren Sitz in Aachen: Mit den Werken von *Büssing, Cudell, Fafnir, Goosens, Hüttis & Hardebeck* (später von Scheibler übernommen), *Lochner & Co., Mannesmann-Mulag, Fritz Scheibler Motorwagenfabrik* und *Talbot* wies die Stadt seinerzeit eine der höchsten Dichten von Automobilfabriken in Deutschland auf.
Die Fafnir-Werke waren darunter *„das erfolgreichste, auch international bekannte Unternehmen, das sich in Aachen mit der Produktion von Motoren und Automobilen beschäftigte. ... Zwar reichten die Stückzahlen nie an jene von Daimler, Benz, Opel, Stoewer und andere renommierte Marken heran, doch gehörten die sehr fortschrittlichen und leistungsfähigen Wagen- und Motorenkonstruktionen in mancher Hinsicht zu den modernsten auf dem deutschen Markt.“* (Michael Käding in Droste u. Käding

2000 bzw. www.histech.org)

Begründet wurde das Unternehmen 1894 als Tochtergesellschaft der *Nadelfabrik Carl Schwanemeyer* im westfälischen Iserlohn, die zunächst mit der Produktion von Nähmaschinennadeln begann und dann mit dem Aufstieg des Fahrrads zum Massenverkehrsmittel auf die Produktion von Fahrradspeichen umstieg.
Im Jahr 1897 erfolgte der Umzug der Aachener Niederlassung aus der Roonstraße in der Innenstadt in ein größeres Werk im damals neuen Industriegebiet Aachen-Nord an der Jülicher Straße in Richtung Haaren. 1898 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft *Aachener Stahlwarenfabrik AG vormals Carl Schwanemeyer* umgewandelt, zwischen 1902 und 1911 firmierte man ohne Zusatz als *Aachener Stahlwarenfabrik AG*.

Als der Fahrradmarkt allmählich seine Sättigung erreicht hatte, wurde die Produktion auf Einbaumotoren für Motorräder und Automobile umgestellt. Unter anderem die Köln-Zollstocker Fahrzeug-Produktion der *Ernst Heinrich Geist Elektrizitäts AG* nutzte ab um 1900 Benzinmotoren aus Aachen für seine damaligen Hybrid-*„Dynamobile“* (Mikloweit 2002, S. 73). Die Motoren wurden zunächst unter dem Namen „Schwan“ (von Schwanemeyer) vertrieben.
Viele Hersteller bauten seinerzeit Fafnir-Motoren in ihre eigenen Produkte ein. Der Fafnir-Experte Hubertus Hansmann führt eine Liste von über 200 (!) Firmen, die diese für 2-, 3- und 4-rädrige Vehikel nutzten, darunter bekannte Marken wie z.B. *Adler, Allright, Brennabor, Dürkopp, Göricke, Hansa, Hercules, Opel, Steudel, Triumph, Victoria* usw.
Bei Fafnir wurden auch Motorräder gebaut, allerdings verkaufte man hauptsächlich Motoren an andere Hersteller.

Im Jahr 1902 wurde für die neuen Produkte der auf den legendären Drachen aus der Nibelungensage zurückgehende Markenname „Fafnir“ eingeführt. Zwei Jahre später folgte das charakteristische Logo mit dem Drachen, der von einem Zahnrad umkränzt über dem Schriftzug „FAFNIR“ die Buchstaben „ASA“ (= *Aachener Stahlwarenfabrik AG*) umschlingt.

Die Fafnir-Automobilproduktion ab 1904

Ebenfalls 1904 begann die Herstellung von Fafnir-Automobilen, zunächst mit der Produktion von „Omnimobil“-Bausätzen. In der frühen Zeit des Automobilbaus waren solche Baukastenprinzipe durchaus üblich: Die typischen Komponenten eines Kraftfahrzeugs wie Fahrgestell, Antrieb und Karosserieaufbau stammten dabei meist aus verschiedenen Fertigungen und wurden von den Herstellern je nach Kundenwunsch in den verschiedensten Varianten ergänzt und zusammengestellt.
Bei Fafnir bot man allerdings Komplettsätze ohne Chassis und Karosserie an und Teile, wie Getriebe, Motoren, Achsen etc. konnten einzeln bestellt werden. Das Angebot einer komplette Garnitur zum Selbstbau war seinerzeit wohl einmalig - im Katalog von 1904 steht dazu: *„Ein zu obigen Teilen geeigneter Rahmen aus Holz oder Stahl wird vom Käufer am besten selbst angefertigt resp. beschafft.“* Laut der *Fahrrad und Motorzeitschrift* vom Februar 1909 wurde später allerdings auch ein passendes Chassis angeboten (Hansmann 2025).

Ab 1908 wurden bei der *Fafnir-Werke A.-G.* schließlich auch vollständige Automobile hergestellt, die womöglich auch für bestimmte Exportländer als „Aachener“ vermarktet wurden. Auch nach der Vorstellung der kompletten Fahrzeuge blieben die „Omnimobil“-Bausätze weiterhin im Angebot. Fafnir stellte überwiegend sogenannte „Herrenfahrzeuge“ her, also Automobile für selbst fahrende Kunden, die keinen eigenen Chauffeur beschäftigten:
„Die Varianten entsprachen dem Zeitgeist des Wilhelminismus. So wurden die offenen Typen von sportlichen 'Herrenfahrern' bevorzugt, während die großen Limousinen von einem Chauffeur gelenkt wurden, mit dem die Herrschaften im geschlossenen Fond durch ein Sprachrohr kommunizierten.“ (www.histech.org)

In den Jahren bis 1925 entwickelte sich das Unternehmen zu einem zwar kleinen, aber anspruchsvollen Automobilproduzenten mit fortschrittlichen und leistungsfähigen Konstruktionen, die zu den modernsten auf dem deutschen Markt gehörten. Die Fafnir-Produkte galten als preiswert und von hoher Qualität. Bemerkenswerte fortschrittliche Merkmale der Fahrzeuge waren z.B. mit dem *Typ 472 (8/22 PS)* von 1914, dass sich der Hebel der Gangschaltung nun im Fahrzeuginneren befand oder dass die hinteren Federn unter die Achse verlegt wurden. Die älteren Modelle waren noch klassisch mit außenliegendem Ganghebel und mit der Achse unter den Federn aufgebaut (Hansmann 2025). Bei den damals üblichen Modellbezeichnungen à la „8/22 PS“ weist die erste Ziffer in der Regel die Hubraum-PS für die Einstufung der Steuer aus und die zweite Zahl die eigentliche Motorleistung (1 PS = 0,735 Kilowatt).

1913 beschäftige das Werk rund 700 bis 800 Arbeiter, von denen etwa die Hälfte unmittelbar mit der Automobilproduktion beschäftigt war. *„Doch nahm ihr Anteil an diesem immer bedeutenderen Geschäftszweig ständig zu.“* (ebd.)
Eine erneute Umfirmierung erfolgte 1919 zur *Fafnirwerke AG (Aachener Stahlwarenfabrik).* Die 1898 gegründete Aachener *Rheinische Nadelfabrik AG*, die heutige *Rhein-Nadel Automation GmbH*, beteiligte sich als Aktionärin und übernahm unter

anderem die Speichen- und Nippelproduktion für die Fahrzeuge.

Nach dem Ersten Weltkrieg war der deutsche Automobilbau fast zum Erliegen gekommen. Die wirtschaftliche Schwächung Deutschlands infolge der Bestimmungen des Versailler Vertrags und die allgemein schwierigen Verhältnisse bedeuteten das Ende für viele Automobil-Firmen. Obgleich zunächst die hohen Reparationszahlungen einen Anstieg der Nachfrage verhinderten, *„profitierte das Unternehmen dann aber von der Nachkriegsinflation. Die rund zweijährige Scheinblüte verhinderte aber auch eine rechtzeitige Anpassung an modernere Produktionstechniken und Modelle.“* (www.histech.org)
Fafnir konnte sich zunächst erholen und produzierte ab 1920 wieder Fahrzeuge, darunter ab 1923 den *Typ 471 (8/50 PS, zuvor ab 1911 9/30 und 9/36 PS)* mit konventionellen Halbelliptikfedern sowie den bereits seit 1914 gebauten *Typ 472 (8/22 PS)*, der 1920 und durch den fast baugleichen *Typ 476 (9/36 PS)* mit nunmehr hinterer *Cantilever*-Federung ersetzt wurde (Hansmann 2025). Der stetig weiterentwickelte und bis zur Werksschließung gebaute Wagen galt lange Zeit als das technische Aushängeschild der Fafnir-Werke.
Hauptsächlich nach dem Ersten Weltkrieg baute Fafnir neben den PKW auch leichte Lastkraftwagen auf Basis der Typen *472* und *476*.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden für Fafnir-Fahrzeuge auch in Einzelanfertigung gebaute Karosserien der Firma *Karl Deutsch Karosseriebau* (zuvor *Utermöhle GmbH*) aus Köln-Braunsfeld bezogen.
Ferner kamen Karosserien von der *Karosseriebau Autenrieth GmbH* mit Sitz in Weinsberg, *Jacobi*, der *Gottfried Lindner AG* aus dem sächsischen Halle-Ammendorf. Die Serienkarosserien für späte Fafnir lieferte das heute noch existierende, für seine für Krankenwagen und Bestattungsfahrzeuge bekannte Bonner Karosseriebauunternehmen *Christian Miesen*, seit 2004 *C. Miesen GmbH & Co. KG* (Hansmann 2025).

Die 1919/20er Ausgabe des Handbuchs der deutschen Aktiengesellschaften führt das Werk wie folgt (Bd. 1, S. 1156 f.):

Fafnirwerke, Act.-Ges. (Aachener Stahlwaarenfabrik) in Aachen.

Gegründet: 23./3. 1898 mit Wirk. ab 24./12. 1897. Bis 25./6. 1902 Firma Aachener Stahlwarenfabrik „vorm. Carl Schwanemeyer“; dann bis 28./I. 1911 Aachener Stahlwaarenfabrik; dann bis 1919 mit dem Zusatz Fafnir-Werke. Übernahme der Firma Carl Schwanemeyer für M. 978 844. Gründer s. Jahrg. 1899/1900.
Zweck: Herstellung von Motoren, Automobilen, Masch., Maschinenteilen, Metall- u. Stahlwaren aller Art. 1900 Aufnahme der Fabrikation von Kleinmotoren für flüssige Brennstoffe u. Gas, Motoren für Boote u. Wagen, Motorfahrzeugen. Im Jahre 1908 wurde die Herstell. von Chassis u. kompletten Motorwagen aufgenommen. Grundbesitz jetzt 15 Morgen. ...
Direktion: Dipl.-Ing. Carl Springsfeld. Prokuristen: E. Jacoby, M. Winter, A. Wilsdorf, Wilh. Uren.

Infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs wurde der Fafnir-Produktionsstandort vergrößert, so dass das Betriebsgelände im Jahr 1922 schließlich eine Fläche von rund 3 Hektar (30.000 Quadratmeter) umfasste, auf dem die einzelnen Gebäude des Werks entsprechend der Abfolge der Fabrikation geordnet lagen:
„Über den einzelnen Werkstätten ragte ein stolzer, 1913 vollendeter fünfstöckiger Hochbau in Stahlbetonbauweise mit einer angegliederten Werkzeugmaschinenhalle. Auf rund 10000 lichtdurchfluteten Quadratmetern konzentrierte sich hier die Automobil- und Motorenfabrikation der Fafnirwerke. Durch seitlich installierte Aufzüge mit bis zu 5000 kg Tragfähigkeit konnten Motoren, Wagenteile und komplette Fahrzeuge den einzelnen Abteilungen zur Weiterverarbeitung zugeführt werden. … Das Verwaltungsgebäude, ein stattlicher dreistöckiger Bürobau aus der Zeit um 1900, und die Fabrikhalle werden noch heute zu unterschiedlichen industriellen Zwecken genutzt.“ (www.histech.org)

Motorsportliche Aktivitäten

In seiner Blütezeit betrieb Fafnir nach dem seinerzeit üblichen Motto *„Win on sunday, sell on monday“* auch einen kostenintensiven Automobil-Rennstall mit bis zu sieben Rennfahrzeugen. Fafnir warb seinerzeit vor allem mit der „Schnelligkeit“ und der „höchst erreichbaren Betriebssicherheit“ seiner Fahrzeuge, so dass es eine Ehrensache und Selbstverständlichkeit war, bei den populären Rennveranstaltungen präsent zu sein.

Der zunächst als Radsportler bekannt gewordene Ingenieur Gustav Heinrich Wilhelm Uren (1873-1937) war 1907 vom Köln-Sülzer *Priamus-Automobilwerk* als Oberingenieur zu Fafnir gewechselt (Mikloweit 2002, S. 62-69), wo er auch geschäftliche Prokura besaß. Als Werksfahrer für die Aachener nahm er auf einem Fafnir-Rennwagen an dem am 24. und 25. September 1921 ausgetragenen Eröffnungsrennen der Berliner *Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße (AVUS)* teil und wurde Vierter. Zweiter Fafnir-Fahrer im Rennen war Direktor Carl Springsfeld höchstpersönlich, der einen 6. Platz erreichte (Hansmann 2025).

Ebendort gelang es zwei Fafnir-Wagen 1922 bei den *„außerordentlich scharfen Zerreißproben ... ohne jede Betriebsstörung in allgemein auffallender gleichmäßiger Fahrt mit einigen Sekunden Zeitunterschied mit in Front das Rennen zu beenden“*, während die Teilnahme im folgenden Jahr für den Fafnir-Rennstall zum Fiasko geriet: *„Die Wagen hatten die 700 Kilometer von Aachen nach Berlin noch selbst zurückgelegt (!) und erreichten ihr Ziel zum Teil defekt oder heiß gefahren, ungenügend gewartet und zu spät, um noch angemessen trainieren zu können. Rückblickend mag die Episode als liebenswürdiger Fehlschlag aus der Steinzeit des Rennsports belächelt werden, doch stellte sie auch damals schon das Prestige des ganzen Werks in Frage und kostete außerdem sehr viel Geld.“* (zitiert nach www.histech.org)
Hingegen führt der Fafnir-Experte Hubertus Hansmann an, dass es im vorab genannten „Folgejahr“ 1923 kein größeres AVUS-Rennen gab und 1922 von den sechs gestarteten Fafnir-Wagen - jeweils drei in der 6 PS- und in der 8 PS-Klasse - einzig zwei 6 PS-Wagen ins Ziel kamen. Rudolf Caracciola erreichte den 5. und ein Fahrer Müller den 6. Platz, während Direktor Springsfeld ausschied. Die Autos der 8-PS-Klasse wurden von den Fahrern Oelerich, Herbert Utermöhle und Büttgens gesteuert: *„Die Rennwagen fuhren übrigens, mit rudimentären Kotflügeln und Beleuchtung ausgestattet, auf Achse von Aachen nach Berlin.“*

Der aus Remagen stammende Rennfahrer Rudolf Caracciola (1901-1959) startete zunächst auf dem Motorrad, bevor er bei Fafnir seine Karriere auf dem Automobil begann. Der Sohn einer Hoteliers- und Weingroßhändlerfamilie war als Volontär zu Fafnir gekommen, um hier die nötigen Grundlagen der Buchhaltung zu lernen. Er sollte später das familieneigene Hotel in Remagen übernehmen.
Caracciolas Interesse galt aber den Motoren und Rennwagen und nachdem er in der Einfahrabteilung des Unternehmens schnell auf sich aufmerksam gemacht hatte, bekam er die Chance, beim Training für das „Eifelrennen“ rund um das 30 Kilometer entfernte Nideggen mitzufahren. Hubertus Hansmann: *„Der Fafnir-Direktor Carl Springsfeld war zunächst nicht wirklich überzeugt von seinem Talent, aber nachdem er beim 1922er AVUS-Rennen mit dem 5. Platz der 6-PS-Klasse das beste Ergebnis für Fafnir eingefahren hatte, durfte er weiter als Werksfahrer starten. So holte er auch 1922 auf der Opel-Bahn den einzigen Sieg, den es für die Rennwagen mit der charakteristischen Kühlermaske gab.“*
Verschiedenen Anekdoten zufolge, musste aus Caracciola aus Aachen fliehen, da er in eine Schlägerei mit einem Besatzungsoffizier geraten war. Über Remagen ging es dann nach Dresden, wo er für kurze Zeit als Verkäfer für Fafnir tätig war. Der vor dem Zweiten Weltkrieg als dreifacher Grand-Prix-Europameister (1935, 1937 und 1938) erfolgreichste Fahrer in Europa wechselte dann 1923 als Rennfahrer zu Mercedes (zur Biografie Caracciolas vgl. ausführlicher hier).

Vor allem auf der Fafnir-„Hausstrecke“ des Eifelrennens - das bedeutendste westdeutschen Rennens der 1920er-Jahre - erlangte Fafnir achtbare vordere Plätze. Klassensiege errangen hier 1924 der Aachener Hans Jacobs in der zweithöchsten Rennwagenklasse bis 2.000 Kubikzentimeter Hubraum nach 8:08.23 Stunden über 12 Runden (= 396 Kilometer) auf einem Fafnir-Spitzkühler-Sportmodell 8/50 PS sowie 1925 Herbert Utermöhle bei den Sportwagen bis 8 Steuer-PS nach 10 Runden (= 330 km) in 4:56.36 Stunden (Behrndt u.a. 2009, S. 242-243).
Der wohl erfolgreichste Fafnir-Rennfahrer Herbert Utermöhle (+1967) war auch als Konstrukteur und Rennleiter für die Fafnir-Werke tätig und mit dem eingangs genannten gleichnamigen Kölner Karosseriebauer zumindest verwandt (Hansmann 2025). Er entstammte wohl aus dem ursprünglich in Hildesheim ansässigen, bereits 1840 als Firma für Kutschen und Karrosserien gegründeten Wagenbauunternehmen J. W. Utermöhle (stadtarchiv.stadt-hildesheim.de).

Konkurs und Ende 1925

Bei Fafnir wurde mit einem teuren Maschinenpark, aufwendigen Prüfstationen und Testabteilungen ganz bewusst auf handwerkliche Präzision und Qualität gesetzt: *„Mit viel Liebe zum Detail wurde ‚gebastelt', ‚ausprobiert' und ‚von Hand gefertigt', bis ‚die Teile paßten und gut aussahen'.“* Trotz der anerkannten Qualität der Fahrzeuge galt Fafnir jedoch keineswegs als Nobelmarke, für die jeder Preis verlangt werden konnte - und selbst leitende Angestellte fuhren Mercedes (www.histech.org).

Dass sich im Automobilbau bereits seit Jahren die Produktionsverfahren einschneidend verändert hatten, wurde bei Fafnir mit einer Konzentration auf traditionelle, aber inzwischen längst veraltete Fertigungsprozesse regelrecht verschlafen. So war dem „Handwerksbetrieb“ Fafnir auch die Umstellung auf die industrielle Fließbandfertigung nicht gelungen. Produzierte man 1922 in Aachen lediglich 50 bis 70 Personenwagen im Monat, stieg die Zahl bis 1925 zwar auf den internen Produktionsrekord von 120 Autos, die von etwa 300 bis 400 Monteuren hergestellt wurden, doch fertigten gleichzeitig etwa die Opelwerke nach Einführung des Fließbands 1924 bereits die 30-fache Stückzahl und die Konzernunternehmen Henry Fords eilten durch konsequente Fließbandfertigung auch im Kölner Ford-Werk von Rekord zu Rekord.
Und selbst wenn der Luxusartikel Automobil noch längst kein Massenverkehrsmittel war, hemmten bei Fafnir nicht nur überkommene Produktionsmethoden und ein ungenügender Blick auf die deutsche und ausländische Konkurrenz die Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch eine verfehlte Modellpolitik mit zu großen Fahrzeugtypen: *„Als der Oberingenieur Rau dem Werksdirektor Springsfeld das Konzept eines preiswerten Kleinwagens, ähnlich dem später so erfolgreichen Opel Laubfrosch,*

unterbreitete, lehnte dieser empört ab.“ (www.histech.org).
Auch wenn es von 1920 bis 1923 lediglich den *Typ 476* gab und ab 1923 bis 1926 dann zusätzlich noch den *Typ 471*, waren Chassis und Karosserie bei beiden Autos bis auf die Hinterachse fast gleich, so dass Fafnir sogar mit dem Wort „Einheitstyp“ warb (Hansmann 2025).

In der 1925er Ausgabe des Handbuchs der deutschen Aktiengesellschaften wurde Fafnir mit den folgenden Daten geführt (Bd. 1, S. 603 f.):

Fafnirwerke, Act.-Ges. (Aachener Stahlwaarenfabrik) in Aachen.

... Zweck: Herstellung von Motoren, Automobilen, Masch., Maschinenteilen, Metall- u. Stahlwaren aller Art; ausserdem serienweise Herstell. von Automobilen für Personen u. Warenbeförderung, stationären Motoren, insbes. auch Ölmotoren, sowie Arbeitsmasch. verschied. Art. Die Betriebskraft wird erzeugt durch eine Dampfmasch. von 180 PS u. mehrere Ölmotoren von insges. etwa 250 PS. Es sind etwa 500 Werkzeugmasch. im Betriebe. Die Ges. beschäftigt z. Zt. 2-300 Arb., techn. u. kaufm. Angestellte. Der Grundbesitz der Ges. ist in Aachen an der Jülicher Strasse gelegen, umfasst 37 770 qm, wovon 11 048 qm bebaut sind u. ist an das Aachener Kleinbahnnetz angeschlossen. 1923 wurde ein physikalisches u. chemisches Laboratorium u. eine Härterei gebaut. Das Werk wurde an das Kraftstromnetz der Stadt Aachen angeschlossen.

Die Kapitaldecke wird auf 1.925.00 Reichsmark beziffert, und als *„Direktion: Dipl.-Ing. Carl Springsfeld“*.

Als 1925 auf Druck der USA die hohen Importzölle für ausländische Automobile aufgehoben wurden, überschwemmten billige US-Massenfahrzeuge den deutschen Markt. Bei Fafnir glaubte man noch, das Unternehmen durch massive Preissenkungen am Leben erhalten zu können und verkaufte schließlich sogar Fahrzeuge deutlich unter den Herstellungskosten. Letztlich aber konnten die Gläubiger nicht mehr bedient werden, so dass Banken die Geschäftsaufsicht übernahmen. Auf dem Höhepunkt der deutschen Automobilkrise zum Ende des Jahres 1925 meldete auch Fafnir mit Verbindlichkeiten von 1,8 Millionen Reichsmark Konkurs an. *„Ein zweites wirtschaftliches Standbein, wie die Nadel- und Zubehörproduktion, hätte das Werk unter Umständen noch retten können, doch waren diese Geschäftszweige inzwischen vollständig aufgegeben* [d.h. komplett an Rhein-Nadel verkauft (so Hansmann 2025)] *worden. … Als sich im folgenden Jahr die allgemeine Nachfrage wieder langsam erholte und manche Konkurrenten für 1927 schon wieder ‚nennenswerte Neueinstellungen von Arbeitern und Angestellten' erwarteten, befand sich das Unternehmen bereits in der Liquidation.“* (www.histech.org)

Mit den ansonsten gleichen Daten wie vorab angeführt erscheint Fafnir dann im Handbuch der AGs 1926 (Bd. 1, S. 354 f.), nunmehr allerdings bereits mit dem Zusatz *„(In Liqu.[idation]“* und dem vormaligen Direktor in neuer Rolle *„Liquidator: Dipl.-Ing. Carl Springsfeld“*. Zum Stand des Konkurses findet sich dort die Angabe: *„Die Ges. befand sich seit 2./10. 1925 unter Geschäftsaufsicht; die G.-V. v. 28./1. 1926 … beschloss die Liquidation.“*
Das gleiche Bild ebenso für 1927 (Bd. 1, S. 470 f.), nun mit einem *„Liquidator: Dir. Dr. Heinrich Hempelmann, Eschweiler-Aue“* und den Hinweisen *„Das Geschäftsaufsichtsverfahren wurde am 31./1. 1926 beendigt. Um ein Wiederaufleben der noch nicht befriedigten Forderungen nach Ablauf des Zahlungsaufschubs zu verhindern, wurde zunächst ein aussergerichtlicher Vergleich mit den Gläubigern angestrebt.“*, sowie, dass *„im Wege des Zwangsvergleichs den Gläubigern eine insgesamt 40 %ige Zahlung auf ihre Forder. zugesichert wurde. Von diesen 40 % sind insgesamt bereits 16 1/2 % an die nicht bevorrechtigten Gläubiger ausgezahlt worden.“*

Im Jahr 1928 führt das Handbuch der Aktiengesellschaften die Fafnir AG dann bereits nicht mehr.

Selbst dem Fafnir-Experten Hubertus Hansmann sind heute lediglich noch 11 überlebende Fahrzeuge bekannt, fünf in Aachen, eines in Österreich, zwei in England und drei in Australien. Bemerkenswert ist, dass das Auto in Österreich und zwei der Aachener Überlebenden wieder aus Australien zurück nach Europa gelangten.

Firmen- und Werksstandorte, Objektgeometrie

Der Fafnir-Firmensitz und Produktionsstandort befand sich seit dem Umzug aus der Aachener Roonstraße 1897 an der damaligen Jülicher Straße 236. Das Areal umfasst heute in ungefähr den knapp 4,8 Hektar einnehmenden Bereich der Nummern 322 bis 344. Das Verwaltungsgebäude ist in gutem Zustand und wird heute noch genutzt. Das eigentlich charakteristische Fafnir-Gebäude, der benachbarte Hochbau von um 1900, steht seit Jahren komplett leer und sein Zustand verschlechtert sich zusehends (Hansmann 2025).

Leider lassen die zu den Fafnir-Aktivitäten vor Ort zeitlich passenden historischen Karten der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) im dortigen Areal „Am Wisch“ / „Wischer-M.[ühle]“ die damalige Ausdehnung der Fafnir-Werke nicht eindeutig erkennen; gleiches gilt auch für die späteren topographischen Karten *TK 1936-1945* (vgl. Kartenansichten). Der das Werk querende von der Wurm abgezweigte (Mühlen-) Bach ist sowohl in der *Preußischen Neuaufnahme* wie auch im Vordergrund einer historischen Aufnahme des Werks von um 1920 gut auszumachen (vgl. Abb.).
Aachener Stadtpläne von um 1912 bzw. 1922 zeigen das hier zwischen „Mühlenteich“ und „Wurmbach“ liegende Werk - wenn auch leider unbenannt - gegenüber der in die Jülicher Straße mündenden damaligen Liebig Straße und Lukas Straße (landkartenarchiv.de).
Zur Präzisierung der Lage und Objektgeometrie dienliche Hinweise sind willkommen!

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2025)

Quellen

- Freundliche Hinweise, Korrekturen, Ergänzungen und Abbildungen von Herrn Hubertus Hansmann, Fafnir-Spezialist aus Aachen, 2025.
- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw, verschiedene regionale Zeitungen in den entsprechenden Jahrgängen (abgerufen im März/April 2025)

Internet

www.histech.org: Fafnirwerke - Aachener Stahlwarenfabrik (Text Michael Käding, abgerufen 08.04.2025)
motopedia-online.info: Die Fahrzeugenzyklopädie im Internet, Fafnir (abgerufen 08.04.2025)
landkartenarchiv.de: Stadtplan von Aachen 1:13.000 - Aus dem Städteatlas von 1912/13 mit Reklame und Register, ca. 1912 (abgerufen 14.04.2025)
landkartenarchiv.de: Stadtplan Aachen 1:13.000, Juli 1922 (abgerufen 14.04.2025)
stadtarchiv.stadt-hildesheim.de: Utermöhlestraße (abgerufen 29.05.2025)
de.wikipedia.org: Fafnir-Werke (abgerufen 08.04.2025)
de.wikipedia.org: Rhein-Nadel Automation (abgerufen 08.04.2025)
de.wikipedia.org: Omnimobil (abgerufen 04.06.2025)
pm20.zbw.eu: Fafnir-Werke AG (1894-1926) im Pressearchiv 20. Jahrhundert / Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (abgerufen 08.04.2025)

Literatur

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg Thomas (2009): ADAC Eifelrennen. Die Geschichte der traditionsreichsten Motorsportveranstaltung Deutschlands seit 1922. Königswinter.

Droste, Peter Johannes; Käding, Michael (Hrsg.) (2000): Made in Aachen. Beiträge zur regionalen Technik- Wirtschafts- und Sozialgeschichte. S. 17-25, Aachen. Online verfügbar: www.histech.org, Made in Aachen , abgerufen am 08.04.2025

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. Köln (1. Auflage).

Verlag A. Schumann (Hrsg.) (1897): Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Bankiers, Kaufleute. Industrielle, Kapitalisten etc. (zeitweise auch: Das Spezial-Archiv der Deutschen Wirtschaft, verschiedene Verlage ab Ausgabe 1896/97 bei A. Schumann's Verlag, Leipzig, erschienen 1897-1998). Leipzig u.a.. Online verfügbar: digi.bib.uni-mannheim.de, 1896/97-1949 , abgerufen am 20.01.2025

Fafnir-Werke Aachen

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Werkstatt, Kraftfahrzeug, Bach
Straße / Hausnummer: Jülicher Straße
Ort: 52070 Aachen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger

Historischer Zeitraum: Beginn 1894 bis 1904, Ende 1925 bis 1927

Koordinate WGS84: 50° 47 15,87 N: 6° 07 0,94 O / 50,78774°N: 6,11693°O

Koordinate UTM: 32.296.791,43 m: 5.630.184,28 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.508.289,44 m: 5.628.040,20 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Fafnir-Werke Aachen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356164 (Abgerufen: 22. November 2026)

Copyright © **LVR**