NDB-Artikel

Lemmerz, *Johann* Kaufmann, * 10.1.1878 Königswinter, † 2.8.1952 Königswinter. (katholisch)

Genealogie
V →Peter (1841–92), seit 1870 Fabr. feuerfester Steine in K., *S* d. Backofenbauers Joh. Adam in K. u. d. Christine Giering;

M Gertrud (1854–1925), Fahrradhändlerin in K., *T* d. Daniel Wäscher u. d. Sibylle Stockhausen;

B →Simon (1885–1967), Medianiker u. Automatenbauer;

- ⚭ Königswinter 1904 Katharine (1878–1976), *T* d. Kaufm. Jacob Herkenrath in K. u. d. Anna-Maria Herfeld;

1 *S*, 1 *T*, u. a. →Paul (s. 2).

Leben
Angeregt durch die Kleinwagenbauer Max Cudell in Aachen und Albert Falke in Mönchen-Gladbach, die beide 1899 begonnen hatten, baute L. 1904 zusammen mit seinen beiden Brüdern in Königswinter ein zweisitziges Automobil mit De Dion-Motor. Dieses Automobil war 1905 in der ersten Zuverlässigkeitsfahrt durch die Eifel erfolgreich.|Die Brüder bauten danach noch etwa 20 Wagen, die L. verkaufte. Als aber 1906 eine vorübergehende Flaute im Absatz leichter Wagen einsetzte, sahen sich L. und seine Brüder gegenüber den größeren Automobilherstellern überfordert. Sie wandten sich dem Bootsbau zu und gründeten 1907 die „Bootswerft Oberkassel Lemmerz & Co“. Hier bauten sie Personenfähren, Ausflugsboote und private Motoryachten, die letzten 1914. Während des 1. Weltkriegs lieferte L. bereits Produkte der allgemeinen Metallindustrie und benannte die Firma in „Rhein. Metall- und Motorboot-Industrie Lemmerz & Cie KG“ um. In ihr waren seine Brüder die Techniker, L. der kaufmännische Prokurist. Als 1919 in Deutschland großer Mangel an Autoreifen herrschte, stellte L. die ersten Felgen für amerikan. Reifengrößen her. Bald mußte er zehn Hilfskräfte einstellen. 1920 konstruierten L.s Brüder eine Walzmaschine und eine Presse, um Radfelgen und -schüsseln selbst fertigen zu können. Das Geburtsjahr des Lemmerz-Rades war 1921, als L. auf der ersten deutschen Automobilausstellung nach dem 1. Weltkrieg in Berlin ein ganzes Programm genormter Felgen in abnehmbarer oder geteilter Ausführung, dazu schon Scheibenräder für Kleinautomobile vorstellte (statt der bisherigen Drahtspeichenräder). Er setzte damit auf formgepreßte Blechfelgen und Blechräder, denn diese versprachen, ein billiger, pflegeleichter Massenartikel für viele Arten von Motorwagen zu werden. L. rechnete sieh

in diesem Geschäft Lieferchancen aus, da 46 Pkw- und 21 Lkw-Firmen auf dem Markt waren, die keine eigenen Räderfabriken hatten. Am Güterbahnhof von Königswinter errichtete er 1921 seine erste Werkshalle. Während sich seine Brüder 1923 selbständig machten, erhielt L. den ersten Großauftrag; er sollte die Einscheibenräder für den Opel „Laubfrosch“ liefern. Seitdem blieb er Hauptlieferant von Opel und nannte seine Firma „Autofeigen-Walzwerk und Räderfabrik Lemmerz & Cie.“ Als die Continental-Gummiwerke 1923 den Riesenluftreifen einführten, begann L. 1925 mit der Fertigung von Stahlblech-Felgen für Lkw und Omnibusse. Den Rückschlag für die deutsche Automobilindustrie 1926 überstand er mit 15 Arbeitskräften. Inzwischen überwog die formgepreßte Stahlblechscheibe als Automobilrad mit Anteilen von 52 % bei Pkw und 42 % bei Lkw. L. war maßgeblich daran beteiligt, daß 1928 der deutsche Lkw auf Luftreifen umgestellt war. Als sich 1929 die Drahtseilreifen an Stelle von Wulstreifen durchsetzten, antwortete L. 1931 auf die Sicherheitsfelge der Firma Kronprinz mit dem sehr einfachen, zweiteiligen Scheibenrad seines Sohnes Paul (DRP 573 263). 1929 begannen die Auslandsaufträge, die den Durchbruch für L.s Firma auf dem internationalen Rädermarkt und den Aufstieg vom Handwerkszum Industriebetrieb bedeuteten. Er wandelte sie in eine GmbH um und errichtete ein größeres Gebäude, in dem er Räder für amerikan. Wagen produzierte. 1931 lieferte er eine größere Menge Lkw-Räder in die Sowjetunion. Aufgrund der internationalen Aufträge konnte er trotz der Weltwirtschaftskrise Ende 1933 180 Personen beschäftigen. Als dann ein allgemeiner Aufschwung im Automobilbau begann, hatte L. vorgesorgt und sein Werk weiter vergrößert. 1934 unternahm er zusammen mit seinem Sohn die erste Reise nach den USA zum Studium der dortigen Räderfabriken. 1935 war L. bereits bedeutendster deutscher Räderhersteller nach Kronprinz in Solingen und Hering in Ronneburg (Thüringen). Er nahm die Fertigung von Rädern mit Tiefbettfelgen für Traktoren auf und rundete damit sein Räderprogramm ab. Im 2. Weltkrieg erweiterte er sein Programm auf Rollen und Räder für Kettenlaufwerke. 1944 mußte er die Fabrikation nach Ingelbach im Westerwald und Wunsiedel im Fichtelgebirge verlagern, während das Stammwerk durch Fliegerbomben und Artilleriefeuer beschädigt wurde und mit nur noch 100 Mann arbeiten konnte. Nach Kriegsende übergab er die Firma seinem Sohne Paul; der Stadt Königswinter, deren Stadtrat er seit 1930 angehörte, schenkte L. ein Grundstück zur Errichtung einer neuen Volksschule. – Ehrenbürger v. Königswinter (1950).

Literatur

Echo d. Siebengebirges 86, 1952, Nr. 32 *(P)*;

G. Jülich, Die Gebr. L., ebd. 1969 v. 13.9. S. 3-5;

H. Woltereck, Von 4-12 Zoll, in: Motor-Revue 1956, H. 20, S. 75-80 u. 96;

Mitt, v. Dr.-Ing. Hans Falkenreck.

Portraits

Gem. v. W. Stucke, 1950 (im Bes. d. Firma).

Autor
Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise
, „Lemmerz, Johann“, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 188-189 [Onlinefassung]; URL: http://www.deutsche-biographie.de/.html

02. Mai 2025
© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften