

## NDB-Artikel

**Komnick**, *Franz* Maschinen- und Fahrzeugbauer, \* 27.11.1857 Trappenfelde, Regierungsbezirk Danzig, † 1.12.1938 Elbing. (evangelisch)

### Genealogie

V Friedrich (1819–84), Schmiedemeister u. Landwirt;

M Renate Henriette Kutzner (\* 1823);

• Emma Pohlmann (1863–1945);

4 S, 2 T, u. a. →Bruno (1885–1945), Nachf. K.s, Dir. d. Maschinenfabrik, →Otto (1887–1945), Betriebsleiter d. Automobil- u. Maschinenfabrik, →Hans (1901–72), Geschäftsführer d. Maschinenfabrik, letzter Firmenchef; E (S d. Hans) Franz (\* 1932), Prokurist d. Dt. Perrot-Bremse GmbH.

### Leben

K. absolvierte eine 4jährige Lehre. Auf der Wanderschaft arbeitete er bei der Hanomag in Hannover, in der Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf und bei der H. F. Ekkert AG in Berlin. Währenddessen besuchte er Abendkurse an den Technischen Hochschulen Hannover und Berlin. 1884 gründete er in Neuteich bei Danzig eine Maschinenwerkstatt. Bald danach übernahm er eine größere Werkstätte im nahegelegenen Ladekopp. Während der großen Weichsel-Nogat-Überschwemmung 1888 konstruierte er ein Wasserschöpfwerk und erhielt darauf einen größeren Regierungsauftrag. Nach diesem Erfolg konnte er in Neustadt (Provinz Posen) eine Maschinenfabrik mit Eisengießerei errichten. Hier baute K. Lokomobile, Dreschmaschinen und Pflüge mit Dampftrieb. Diese Fabrik verkaufte er später, um sich an der Umwandlung der Pflugfabrik Rudolf Wermke in eine AG beteiligen zu können; bis 1898 leitete K. diese „Ostdeutsche Maschinenfabrik AG“. Dann erwarb er in Elbing eine Maschinenfabrik. Mehrfach vergrößert, lieferte diese Maschinen, Kalksandstein-Fabriken und Dampfkessel.

In Elbing kaufte K. 1906 die Anlagen einer ehemaligen Textilfabrik und baute sie in ein Automobilwerk um, dem – einzig in Deutschland – eine Stahlgießerei angegliedert war. Hier begann er mit 800 Mann Belegschaft unter der Markenbezeichnung „Kommick“ die Fertigung von Lastwagen, nahm 1908 Personenwagen hinzu, später auch Motorpflüge. 1908-14 baute er 7 Personenwagen-Typen, alle robuste Vierzylinder mit Kühler hinter dem Motor. Sportliche Erfolge kamen hinzu. Er beteiligte sich 1908/09 mit 3 Wagen an der Prinz-Heinrich-Fahrt; 1911 gewann er den 1. Preis bei der Fernfahrt Petersburg – Sewastopol, 1912 nahm er an der Großfürstin-Victoria-Fahrt Königsberg – Riga – Petersburg mit 2 Wagen teil.

Als Industrieller war K. sehr vielseitig. Er verstand sich genauso auf den Anlagenbau wie auf das Gießereiwesen und den Fahrzeugbau. Er gründete sogar eine Maschinenfabrik und Kesselschmiede in Jekaterinoslaw in Südrußland. Im 1. Weltkrieg lieferte er Lastwagen und Flugmotoren, die er mit 3 600 Mann Belegschaft herstellte. Nach dem Krieg kaufte K. den Flugplatz von Elbing und seine Flugzeughallen und baute dort Dampfplüge. Für Heeresverwaltung, Post und Polizei stellte er Lastwagen und Omnibusse her und exportierte sie auch nach Polen und in die Tschechoslowakei. 1922 wandelte er die Automobilfabrik in eine AG um, deren Aktien größtenteils im Besitz der Familie blieben. 1923 baute er wieder einen Personenwagen mittlerer Stärke mit Spitzkühler nach der Konstruktion des Berliner Büros von →Joseph Vollmer (1871–1955). Das Gesamtprogramm umfaßte einen Personenwagen, 3 Lastwagen, einen Omnibus und 2 Kraftschlepper. 1924 gewannen K.s Lastwagen, zusammen mit Mercedes, die Allrussische Zuverlässigkeitsfahrt Leningrad – Tiflis über 5 300 km. In seiner Maschinenfabrik baute er Sandmauerstein-Anlagen und Asbestschiefer-Fabriken und exportierte sie nach Südafrika, den USA, Griechenland und in die Türkei. Insgesamt beschäftigte er 1924 2 000 Mann. Seine 4 Werke in Elbing arbeiteten erfolgreich; das Stahlwerk lieferte Stahlguß-Stücke für die mitteldeutsche Automobilindustrie und große Stücke für die ostdeutsche Industrie. 1925 begannen Verlustabschlüsse. Als ein Stillstand im Automobilgeschäft eintrat, konnte K. nicht mehr voll arbeiten lassen. Er hatte seine Gewinne immer wieder in seine Werkstätten gesteckt und zu wenig an finanzielle Rücklagen gedacht. In der Hoffnung auf eine baldige Konjunkturbelebung brachte er 1927 noch einen 2½ to-Schnelllastwagen heraus, für sein 5-to-Lastwagenchassis ließ er einen 75 PS Sechszylinder-Motor entwickeln. 1929 mußte er das Deutsche Reich um Beteiligung bitten, 300 Mann entlassen und den Personenwagenbau einstellen. Dennoch nahmen K.s Schulden so zu, daß die Reichsregierung eine Sanierung für unmöglich hielt. So mußte K. 1930 Konkurs beantragen, Gelände und Gebäude an die Lastwagenfabrik Büssing, Braunschweig, verkaufen. 1931 wurde der Nutzfahrzeugbau eingestellt. Im gleichen Jahr gründete K. mit seinem jüngsten Sohn Hans die Firma F. Komnick & Söhne GmbH. Sie bestand aus einem Automobil-Reparaturwerk, Vertretungen von|BMW, Hansa-Lloyd, Deutsche Fiat und Ford-Köln sowie einem Karosseriewerk für Lkw- und Omnibusaufbauten auf Krupp-Fahrgestellen. Diese Firma beschäftigte zuletzt 1 000 Mitarbeiter und ging im Januar 1945 durch die Kriegswirren unter.]

### **Auszeichnungen**

KR (1910);

Dr.-Ing. E. h. (Danzig 1924).

### **Literatur**

Motor 1924, Dez., S. 266 (P);

Der Motorwagen 30, 1927, H. 33, S. 712;

Allg. Automobil-Ztg. 28, 1927, Nr. 48, S. 27;

W. Grosse, F. K., in: Elbinger Hh. 1954;

Braunbeck's Sportlex. 1910, S. 563 (P);

Rhdb. (P);

Altpr. Biogr.;

Mitt. d. Fam.;

Eigene Archivstud.

**Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

**Empfohlene Zitierweise**

, „Komnick, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie 12 (1979), S. 483-484  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>.html



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---