

NDB-Artikel

Rautenbach Metallgießer, Unternehmer.

Leben

→*Rudolf* (1859–1939), dessen Vater →*Julius* (* 1833) bereits Scheidenmacher und Gelbgießer in Solingen gewesen war, eröffnete 1885 dort eine Gelbgießerei für die Solinger Stahlwaren-Industrie. 1890 wandte er sich dem damals wenig bekannten Werkstoff Aluminium für Leichtbau-Bedarf zu. Seit 1900 fertigte er für Automobilfirmen Motorenteile in Aluminiumguß; 1901-04 wurde das Opel-Darracq-Automobil mit Aluminiumgußstücken in Sandform- und Kokillenguß ausgerüstet. 1914 belieferte er die „Adlerwerke AG“, die „Daimler Motorengesellschaft“, die „Benz & Cie. rhein. Automobil- u. Motorenfabrik AG“, die „Nationale Automobil-Gesellschaft GmbH u. AG“ und die „→Adam Opel KG“. 1912 übernahm sein ältester Sohn →*Arthur* (1889–1953) die technische Leitung der Gießerei mit 150 Beschäftigten, 1920 verließ Rudolf die Firma. Arthur stellte den ersten Aluminium-Kokillenguß in Großserie her. 1921 begann er erstmals in Deutschland mit der Verarbeitung der Aluminium-Silizium-Legierung „Silumin“ nach Erwerb der Exklusivrechte von der „Metallgesellschaft AG Frankfurt/M“. 1923 zeigte Arthur die ersten Motorengehäuse, Wasserpumpen- und Achsantriebgehäuse sowie Bremsbacken auf der Berliner Automobilausstellung. 1920-32 plante und betreute er die modernste Leichtmetall-Gießerei in Paris, die u. a. die Motorengehäuse für die Flug- und Automotoren der „Hispano-Suiza SA Bois Colombes“ (Seine) lieferte. Die Firma lieferte auch die Gehäuse des Junkers-Motors der „Bremen“, mit dem 1928 der erste Ost-West-Atlantikflug unternommen wurde, sowie für den Hispano-Suiza-Motor (Bréguet-Flugzeug), mit dem 1930 der erste Direktflug Paris-New York gelang. 1927 erhielt Arthur die Gießlizenz für „Elektron“ (Magnesiumlegierungen) von der „IG Farben AG“, womit er u. a. Kurbelgehäuse für die Großmotoren von Büssing, Daimler-Benz, Deutz und für den V-16 Zylinder-Rennmotor der Auto Union abgoß. 1935 errichtete die Firma in Wernigerode (Harz) eine der größten Leichtmetall-Gießereien Europas, vornehmlich für die Luftfahrtindustrie. Nach Arthurs Verfahren wurden 1936 die Gehäuse des Hispano-Zwölfzylinder-Dieselflugmotors in Paris gegossen; die Sowjetunion kaufte die Konstruktion für ihre Vollkettenfahrzeuge. 1945 wurde das Solinger Werk zerstört, demontiert und erhielt Produktionsverbot.

1949 nahmen Arthur und sein Bruder →*Harry* (1900–66) in der neu gegründeten „Gebr. Rautenbach GmbH“ die Leichtmetall-Sand- und Kokillengießerei in Solingen wieder in Betrieb. Harry war 1923 in die Firma eingetreten und wurde 1953 alleiniger geschäftsführender Gesellschafter der Gießerei. 1954 nahm er den Druckguß als drittes Hauptgießverfahren in die Produktion auf. Sein Sohn →*Harald* (* 1936). seit 1960 in der Firma, übernahm 1966 die Gießerei als alleiniger geschäftsführender Gesellschafter und weitete das Programm u. a. auf Fassadenverkleidungen aus gegossenen

Aluminiumplatten aus. 1972 schloß sich die Firma mit dem Konkurrenten Honsel zusammen, womit erneut eine der größten Aluminiumgießereien Europas entstand. Harald war bis 1982 im Vorstand der „Honsel AG“, die 1997 den Standort Solingen aufgab. 1993 kaufte er das Zweigwerk Wernigerode zurück, das seit 1948 unter dem Namen „VEB Gießerei und Modellbau Wernigerode“ die bedeutendste Aluminiumgießerei der DDR gewesen war, und begann ein drittes Mal neu als „Rautenbach-Guß Wernigerode“.

|

Literatur

Automobiltechn. Zs. 62, 1960, S. 310;

Motortechn. Zs. 21, 1960, S. 486;

Zum 50j. Bestehen d. Fa. Rudolf Rautenbach GmbH in Solingen, in: Zs. Aluminium 17, 1935, Nr. 11, S. 615-19 (P);

Rhein. Landesztg. v. 6.10.1938 (P);

Solinger Tagebl. v. 8.11.1939 (P) u. 31.3.1953 (P v. Arthur);

Mitt. v. Amtsrat Ralf Rogge (StadtA Solingen).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Rautenbach“, in: Neue Deutsche Biographie 21 (2003), S. 214-215 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
