



# Stromtaxis und E-Lastwagen

## Elektromobile aus Berlin



▲ Eine Ladung „elektrischer Selbstfahrer“ der Berlin-Charlottenburger Firma Slaby-Beringer wartet auf die Verschiffung nach Japan. © SDTB/Foto: Historisches Archiv

Betrachtet man rückschauend die automobiltechnische Entwicklung, so fällt auf, wie stiefmütterlich jahrzehntelang das elektrisch angetriebene Fahrzeug behandelt wurde. Die Ursache ist wohl darin zu suchen, dass man beim Automobil von vornherein den Begriff der Geschwindigkeit und der unbeschränkten Reichweite in den Vordergrund gerückt hatte. Elektrisch angetriebene Automobile eigneten sich für diese beiden Ziele nicht, solange als Kraftquelle schwere, voluminöse und teure Blei-

Akkus dienten. Es fehlte die Effizienz. Elektromobile galten lange Zeit in ihrer Geschichte nicht als „hoffähig“ gegenüber den „Stinkkarren“ (Kaiser Wilhelm II.). Sie zeigten aber selbstbewusst Flagge im Kommunalverkehr, bei der Reichspost und im Taxigewerbe.

1897 fuhr erstmals ein von Pferde- auf Akkubetrieb umgerüsteter Omnibus durch Berlin. Zur Jahrhundertwende war zwischen dem Anhalter und Stettiner Bahnhof eine Elektrobuslinie in Betrieb. Die Elektro-

industrie wurde speziell in Berlin zum Lebensnerv der Stadt und blieb noch lange deren tragende Säule. 1913 kam ein Viertel aller auf dem Weltmarkt angebotenen Elektroprodukte aus „Elektropolis“, aus Berlin.

Das Gros aller damals in Deutschland gefertigten Elektromobile stammte aus der Reichshauptstadt. Sie hießen „Columbia“, „Geha“, „BEF“ oder „Elite“, um nur einige zu nennen. Der mächtigste Batteriekonzern war in Berlin angesiedelt: die „AFA“, die sich in der Zeit von 1890 bis 1910 elf von zwölf an der Spree ansässigen Batteriefirmen einverleibte. Bald lieferte die „AFA“ 80 Prozent aller in Deutschland gefertigten Akkumulatoren.

### Automobile vom Elektrokonzern

Um das Jahr 1900 begann Emil Rathenau, der Gründer und Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, sich für den Automobilbau zu interessieren. Am 24. Dezember 1901 wurde von der AEG die neue Firma gegründet, die heute nur noch wenige Oldtimersammler kennen: die Neue Automobil-Gesellschaft (NAG). Dieses Unternehmen baute die ersten Wagen im Kabelwerk Oberspree.

1904 gründete die AEG die Automobil-Betriebsgesellschaft mbH. Sie verfügte bald über mehr als hundert Elektromobildroschken. Im Verein mit den Droschkenbauern trat die AFA als einer der maßgebenden Protokoren des „Stromtaxis“ auf. Tatsächlich gab es vor Beginn des Ersten Weltkriegs elf größere Droschkenbetriebe allein in Berlin, die nur mit „Saft“ aus der Steckdose fuhren. Ihr Wagenpark umfasste 550 Fahrzeuge. Langfristig konnten sich aber die Elektrofahrzeuge nicht im Taxigewerbe halten – die Akkumulatoren waren zu schwer und nicht ausgereift genug. Außer-



▲ Fertigung von NAG-Elektrowagen in Berlin-Oberschöneweide, um 1907. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Die SB-Automobil-Gesellschaft fabrizierte ihre Kleinwagen in der Markgrafenstraße 28. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Der einsitzige SB-Wagen des Museums in der Dauerausstellung „Mensch in Fahrt“. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Recht bescheiden nimmt sich das „Cockpit“ des SB-Elektromobils mit seiner Lenkstange aus. © SDTB/Foto: C. Kirchner

dem erforderten sie eine fachmännische Wartung: regelmäßiges Aufladen und Nachfüllen der Flüssigkeit sowie regelmäßiges Reinigen der Batteriezellen von Schlamm.

Wegen der Schwere der Akkumulatoren fanden nur stabile Karosserien mit kräftigen Federn und Achsen Verwendung, so dass der Elektrowagen in besetztem Zustand kaum unter das Gewicht von 2000 Kilogramm kam. Das hatte erhöhten Reifenabrieb zur Folge, und Gummi war teuer!

Während der Benzinwagen immer stärker die Landstraßen eroberte und das Ross schon längst auf den Aussterbeetat gesetzt war, vermochten sich die Elektromobile nur als Stadtwagen zu halten – sie verkehrten vornehmlich im Zustelldienst der Reichspost, bei Kommunalbetrieben oder bei Warenhäusern.

### Zwei Einsitzer statt ein Zweisitzer

Eher eine Ausnahme stellten die kleinen SB-Elektrowagen dar, die sich zum Verkaufsschlager entwickelten. Über tausend Exemplare gingen allein nach Japan! Ru-

dolf Slaby wurde 1887 als Sohn des Professors der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg, Adolf Slaby, geboren. Sein Vater fand seinen Platz in der deutschen Technikgeschichte, weil er 1897 die erste deutsche Funkantenne auf der Sacrower „Heilandskirche“ montierte (in der Zeit der deutschen Teilung im vermauerten Niemandsland an der Wassergrenze zwischen Potsdam/DDR und West-Berlin gelegen) und über eine Entfernung von 1600 Metern die ersten Sprüche ohne Kabel ausstrahlte. Aus dieser Aktion von Professor Slaby und Georg Graf von Arco entstand später das Unternehmen „Telefunken“.

Sohn Rudolf stand seinem Vater an innovativem Geist in nichts nach. Schon als Student baute er einen Flugzeugmotor „Ikarus“. 1919 machte der junge Konstrukteur seinen Doktor an der Technischen Hochschule in Hannover. Längst war Slaby auch motorisiert – natürlich mit einem Eigenbau. In seinen Erinnerungen heißt es: „Ich hatte es mir zur Aufgabe gemacht, ein Fahrzeug zu schaffen, welches eine Person mit den möglichst geringsten Kosten im Stadtverkehr zu befördern gestattet. Der

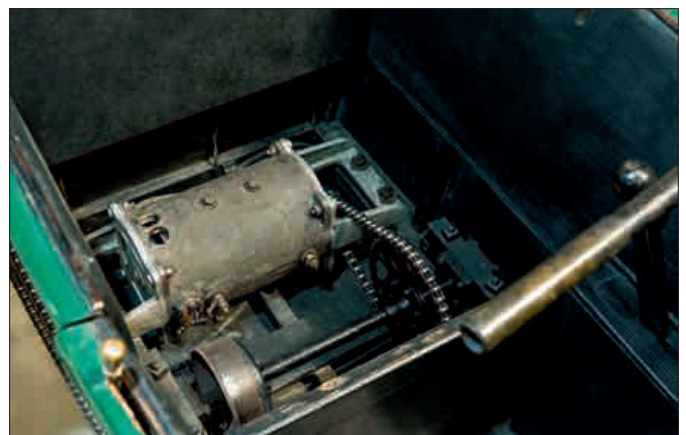
Kraftwagen fand so viele Reflektanten, dass ich mich veranlasst sah, eine Fabrikations-Gesellschaft zu gründen (SB-Automobil-Gesellschaft).“ Slaby tat sich mit dem Kaufmann und Ingenieur Hermann Beringer zusammen. Binnen kurzem wurde die Fabrikation aufgenommen.

Beide waren überzeugt, dass das Problem, einen billigen Stadtwagen herzustellen, nur durch einen elektrischen Einsitzer gelöst werden konnte. Slaby: „Es muss gelingen, einen Einsitzer ungefähr zum halben Preis herzustellen, als der Preis für den kleinsten gleichwertigen Zweisitzer beträgt.“ Denn, so folgerte er: „Es ist ohne weiteres klar, dass es günstiger ist, sich zwei Einsitzer statt einen Zweisitzer anzuschaffen. Denn erstens ist der Zweisitzer, der doch zweifellos häufig nur mit einer Person gefahren wird, unwirtschaftlicher als der Einsitzer und zweitens können die beiden Fahrer des Zweisitzers mit ihren Einsitzern zu gleicher Zeit verschiedene Wege fahren.“

Schon bald gelang es der Firma, sich einen größeren Auftrag aus Japan über 200 Wagen zu sichern. Um den von den Japanern



▲ Jahrzehntlang war die Hansa-Lloyd-Zugmaschine im Bremerhavener Fischereihafen unterwegs. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Der SB-Elektromotor war leicht, stark, widerstandsfähig und besaß eine große Anzugskraft. © SDTB/Foto: C. Kirchner



verlangten Aktionsradius zu erreichen, wurde die Batterie von 12 auf 18 Zellen vergrößert. Die ursprüngliche Form der Wagen konnte dennoch beibehalten werden.

Um den vielen Anfragen des Publikums nach einem Zweisitzer Rechnung zu tragen, schuf Slaby einen zweiten Typ. Offizielle Bezeichnung: Einsitzer mit Notsitz. Prompt traf ein weiterer Auftrag aus Japan über 500 Wagen ein. Weitere Bestellungen aus Nippon folgten.

Da die SB-Fabrik mit den für Japan bestimmten Wagen voll beschäftigt war, wurde im Inland keine besondere Reklame gemacht. Erst im Frühjahr 1923 trat ein großer Umschwung ein – ein furchtbares Erdbeben hatte in Japan immensen Schaden angerichtet und einen großen Teil der gerade dort eingetroffenen Sendungen vernichtet. Die von Slaby-Beringer in Japan gebildete Gesellschaft „The Japan and German Electric Cyclecar Company, Osaka“, die über eine gut eingeführte Verkaufsorganisation verfügte und eine eigene Zeitung, „The SB-News“, herausbrachte, geriet hierdurch in Zahlungsschwierigkeiten. Die Folge: Im Juli 1923 musste die Fabrikation der elektrischen Wagen vollkommen eingestellt werden.



▲ Das NAG-Markenemblem schmückte die Kühler von Kraftfahrzeugen mit Benzinmotoren und von Elektromobilen. © SDTB/Foto: C. Kirchner



▲ Das Slaby-Beringer-Emblem an der Wagenfront des Elektromobils. Die letzten SB-Wagen verließen 1923 das Werk. © SDTB/Foto: C. Kirchner

### ... auch für Laster geeignet

Zu den führenden deutschen Anbietern von Elektromobilen zählten zweifellos auch die Bergmann-Elektricitäts-Werke, die stets darauf bedacht waren, neue Aufgabengebiete für die Elektrizitätswirtschaft zu erschließen. 1906 nahm das Unternehmen den Bau vollständig ausgerüsteter Elektromobile auf. Die Fabrikate

der Automobil-Abteilung fanden bei den potentiellen Kunden von Anfang an eine so günstige Beurteilung, dass aufgrund der starken Nachfrage große Fabrikbauten in Berlin-Rosenthal (Wilhelmsruh) errichtet werden mussten. Der Bau von Elektrowagen wurde jahrzehntelang erfolgreich und ohne Unterbrechung fortgeführt, bis das Unternehmen 1945 der



▲ Auch in der US-Fachpresse wurde über die Motorisierung des „kleinsten Elektroautos“ aus Berlin berichtet. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Die Firma Gaubschat fabrizierte in den 1950er Jahren den „Elektrischen Berliner“ mit 2,5 t Nutzlast, Höchstgeschwindigkeit: 27 km/h. © SDTB/Foto: Historisches Archiv



▲ Der fahrbereite Bergmann-Elektro-Paketauslieferungswagen, Bj. 1928, des Deutschen Technikmuseums.  
© SDTB/Foto: G. Kemner



▲ Im Dienst der Reichspost befand sich einst dieser Bergmann-Elektrowagen, Bj. 1937, des Deutschen Technikmuseums.  
© SDTB/Foto: C. Kirchner

Demontage anheim fiel. Bis dahin beeinflussten die Arbeiten der Bergmann-Elektrizitäts-Werke die gesamte Elektromobil-Entwicklung und trugen in erheblichem Maße zu immer größerer Vollkommenheit der Elektrofahrzeuge bei. Staatsunternehmen wie die Deutsche Reichspost verwendeten fast ausschließlich die Bergmann-Wagen im Berliner Stadtverkehr und sammelten in puncto Wirtschaftlichkeit und betriebstechnischer Zuverlässigkeit gute Erfahrungen.

### Strom – „nationale Energie“

Auch in der NS-Zeit kamen Bergmann-Wagen auf Kurzstrecken zum Einsatz. Die Lage der Volkswirtschaft verlangte die Verwendung „nationaler“ Treibstoffe für Kraftwagen. Der elektrische Strom galt als heimischer Treibstoff, dessen Preisbildung zudem zeitweise noch eine sinkende Ten-

denz zeigte. Viele Milliarden Kilowattstunden lagen unausgeschöpft in den Stromerzeugungsanlagen der Elektrizitätswerke und Industrieunternehmen. Ihre Ausnutzung zur Zeit der geringsten Werksbelastung, nachts, war nationalwirtschaftliche Pflicht.

Nach 1945 versuchte das Berliner Karosseriebau-Unternehmen Gaubschat, die Tradition der Bergmann-Elektrofahrzeuge fortzusetzen. Unter anderem warb man den Chefkonstrukteur von Bergmann, Oberingenieur Krüger, an. Dieser konstruierte das Elektrofahrzeug vom Typ ELK 2.5, das sich besonders für den Paketzustelldienst und als Kommunalfahrzeug eignen sollte. Das erste Fahrzeug dieser Serie war von der eigens zu diesem Zweck gegründeten Gaubschat Elektrowagen GmbH nach den Richtlinien der Deutschen Bundespost hergestellt worden. Dennoch

erfüllte sie nicht die Erwartungen: Die Bundespost erteilte nicht den erhofften Auftrag für eine größere Serie des Gaubschat-Vehikels, sondern entschied sich für den Benzinmotor.

Gaubschat versuchte sich daraufhin noch einmal mit Elektrostraßenkehrmaschinen, aber weiterhin ohne Erfolg. Der Boom für die umweltfreundlichen Fahrzeuge blieb aus, obwohl die Gaubschat-Elektrowagen im Alltag recht gut mit ihren 10 PS-Elektromotoren im Straßenverkehr mithielten und Geschwindigkeiten von 24–27 km/h erreichten. 1976 wurde gegen die Firma Gaubschat das Konkursverfahren eröffnet. Damit war das letzte Unternehmen, das in Berlin Elektrowagen baute, am Ende. Auf neuen Glanz, ja eine Wiedergutmachung musste die Elektromobilität mehr als ein halbes Jahrhundert warten.

ULRICH KUBISCH



▲ 1985 gerettet! Gaubschat-Elektrowagen in der Monumentenhalle.  
© SDTB/Foto: G. Kemner



▲ Jahrzehntlang im bayerischen Bad Reichenhall zuverlässig im Dienst: Bergmann-Straßensprengwagen im Bestand der Straßenverkehrssammlung des Deutschen Technikmuseums. © SDTB/Foto: C. Kirchner