



24.06.1892 – 1 632



11.06.1898 – 34 660



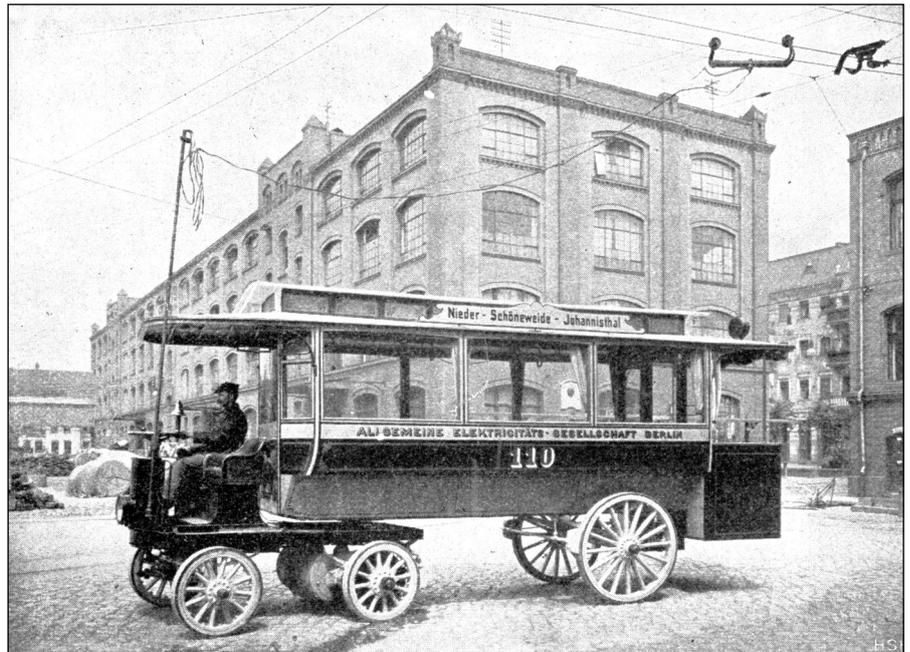
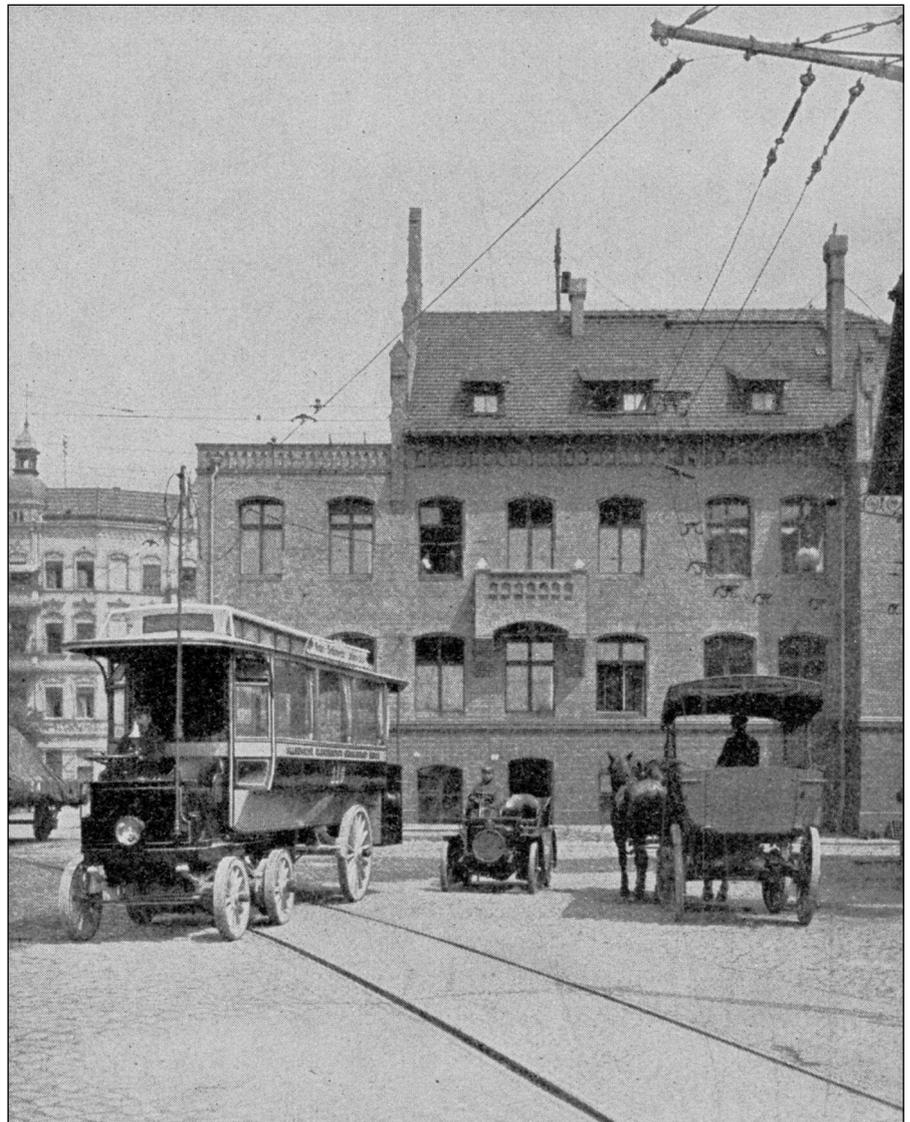
31.01.1908 – 110 446

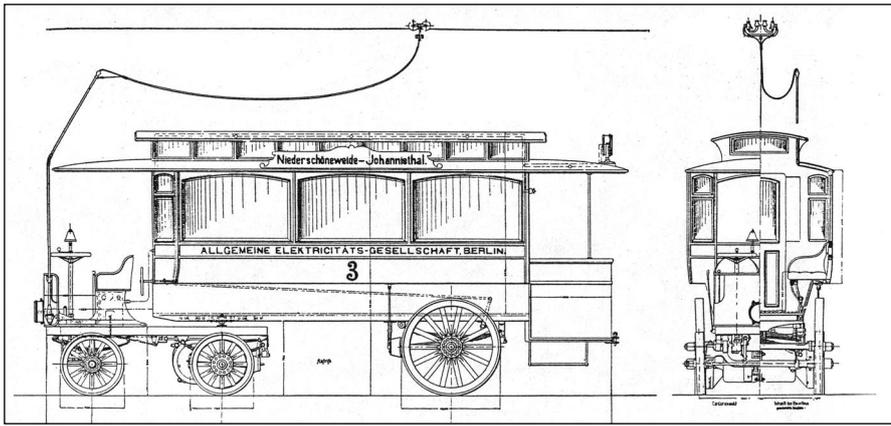


(1913) 24.02.1914 – 194 889

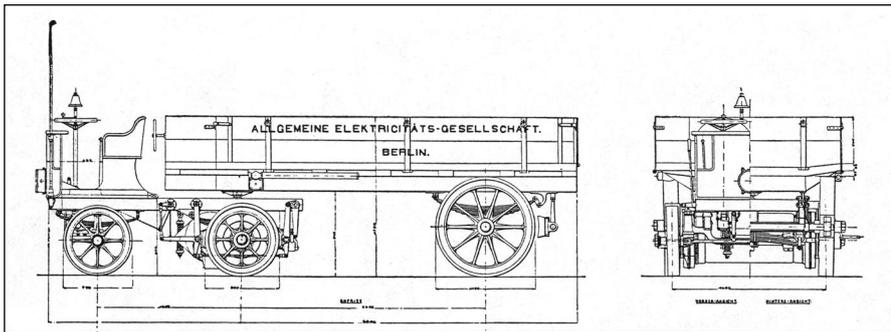
AEG
1902 – 1955

Die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG), Berlin, ging am 5. Mai 1887 aus der bereits am 19. April 1883 von Walter von Rathenau gegründeten Edison-Gesellschaft für angewandte Electricität hervor. Die Gesellschaften dienten der Auswertung der Edison-Patente (besonders der Glühlampen). Durch die Kapitalhilfe bei der Um-

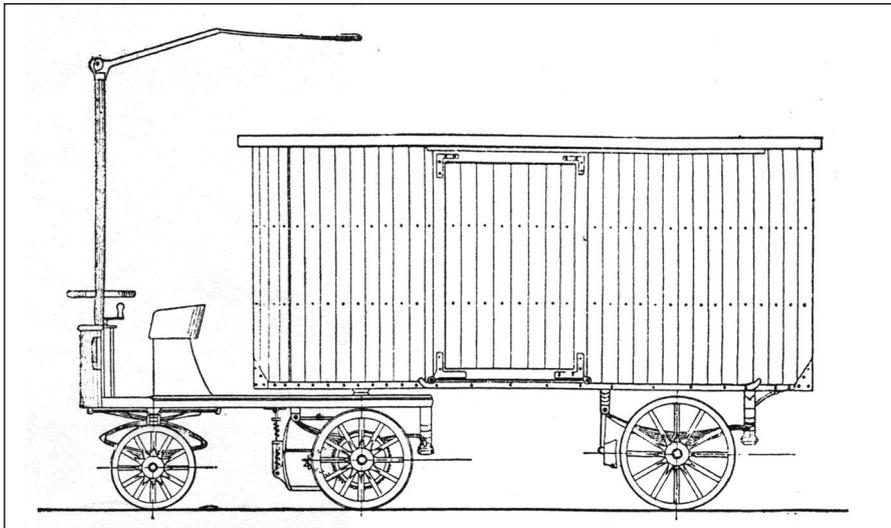
AEG-Oberleitungsbus der Linie Niederschöneweide–Johannisthal 1904 ¹AEG-Oberleitungsbus in den Straßen bei Berlin (Niederschöneweide–Johannisthal) ¹



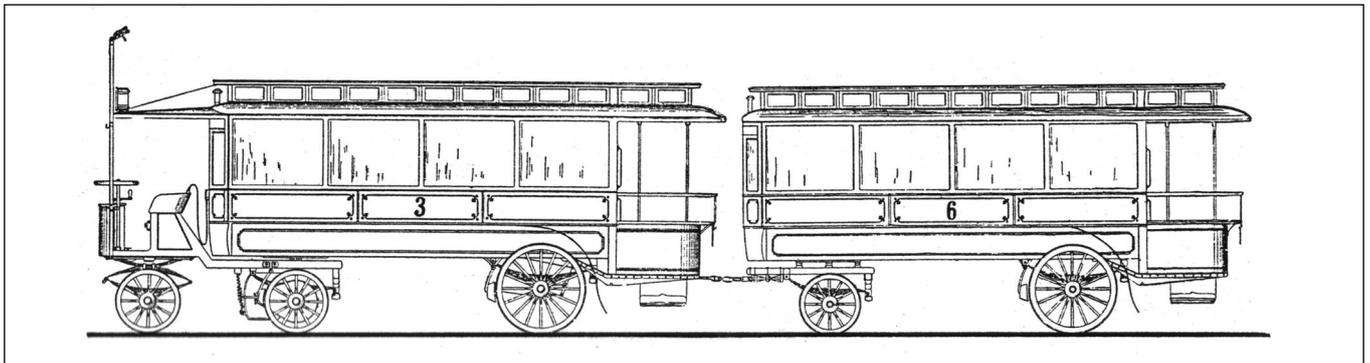
AEG-Wagen der Versuchs-Linie Niederschöne-weide – Johannisthal 1904 ¹



Version eines Lasten-Aufliegers der AEG ¹



Geschlossener Oberleitungs-Güterwagen der AEG ¹



Dresdener Haide-Bahn der AEG ¹

wandlung zur Aktiengesellschaft verpflichtet, musste sich die AEG bis 1894 mit Siemens & Halske (> Siemens) Verwertungsrechte teilen.

1901 wandte sich die AEG auch dem Automobilbau zu. In den mechanischen Werkstätten des Kabelwerks Oberspree, Oberschöne-weide bei Berlin, Wilhelminenhofstraße 76/77, erprobte die AEG zunächst ohne Erfolg erste Eigenentwicklungen.

Zum Ende des gleichen Jahrs übernahm die AEG von Henri Jeannin (1872 – 1973) (> Argus, > Sun) die 1899 gegründete Allgemeine Automobil-Gesellschaft Berlin G.m.b.H. (AAG), Berlin. Bis dahin hatte die AAG als Vertriebsgesellschaft für die Elektromobile der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co., Nürnberg, (> Schuckert) fungiert und den Klingenberg-Wagen (Konstruktion Prof. Dr. phil. Klingenberg (1870 – 1925) und Diplom-Ingenieur Willi Pfitzner) gefertigt. Die AAG wurde in Neue Automobil Gesellschaft m.b.H. (> NAG) umbenannt zur Verkaufsorganisation der AEG. Bis 1908 führte die N.A.G. in der Werbung die Unterzeile: Fabrikate der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

Da die Konstruktion des Charlottenburger TH-Professors Dr. Georg Klingenberg nicht den gewünschten Erfolg brachte, erwarb die AEG 1902 die Automobilbauabteilung der renommierten Berliner Firma > Kühlstein Wagenbau.

Außer bei den verbrennungsmotorisch betriebenen NAG-Fahrzeugen engagierte sich die AEG im Oberleitungs-Fahrzeugbau. Von dem Ingenieur Carl Stoll (> Stoll) übernahm das Unternehmen Oberleitungsfahrzeug-Patente

für den Bau von AEG-Stoll-Trolleybussen. Diese liefen von 1902 bis 1904 auf einer Linie von Dresden nach Klotzsche („Dresdener Haide-Bahn“). Eine 1904 in Berlin errichtete Oberleitungs-Versuchsstrecke Niederschöne-weide-Johannisthal, die noch bis Köpenick verlängert werden sollte, überlebte den Sommer nicht.

Unter der Flagge der NAG gesellte sich die AEG 1907 zu dem Kreis der Elektromobil-Produzenten. Die NAG bot eine breite Palette an Elektro-Fahrzeugen aller Art an. 1908 verselbständigte man die NAG technisch und finanziell.

Unabhängig davon produzierte die AEG ab 1913 Transportwagen für 1 t Nutzlast mit elektrischem Antrieb in verschiedenen Ausführungen nach amerikanischem Vorbild, die zunächst vornehmlich im eigenen Werk Dienst taten und erst nach dem Ersten Weltkrieg größere Verbreitung fanden. Sie ersetzten die vorher üblichen Hand- und Sackkarren, aber auch die in großen Werken oft verwendeten, sehr teuren Schmalspur-Schienenfahrzeuge.

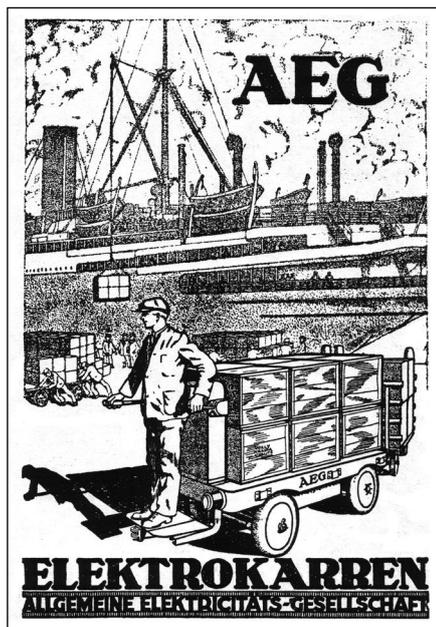
1919 benutzte die AEG zum ersten Mal den Namen Elektrokarren, der sich dann allgemein durchsetzte. Die Tragkraft der Fahrzeuge wurde auf 1,5 t (EK 1502) erhöht. Auf der Grundlage dieser Elektrokarren entstand ab 1921 eine Palette von Führerstand- und



AEG-Führersitzkarre mit Sprengauflieger 1930 ¹



AEG-Führersitzkarren bei der Milchauslieferung 1928 ¹



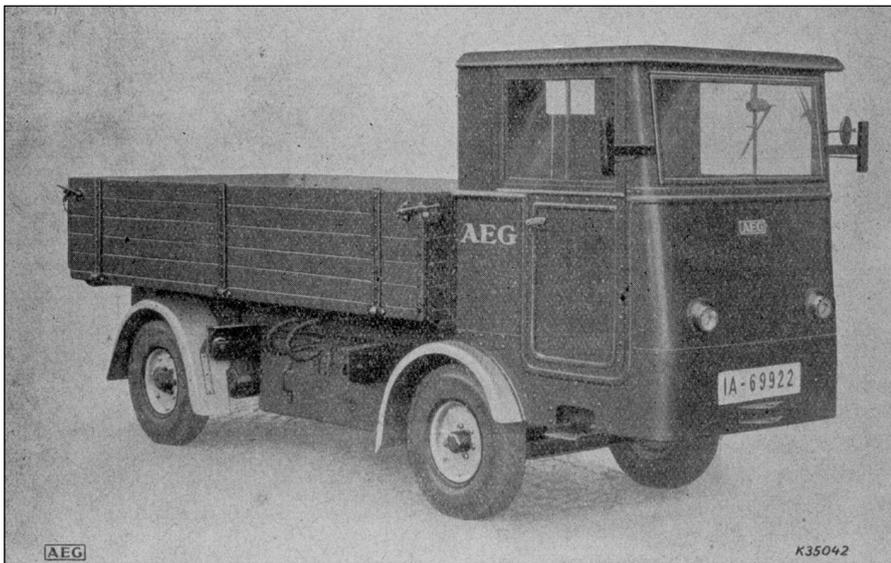
Elektrokarren beschleunigten den Waren-umsatz – Werbung 1925 ¹



AEG-Elektrokarren-Werbung 1924 ¹



AEG-Fahrzeuge der Reichspost – Telegrafbauamt Berlin 1944



2-Tonner 1933 mit geschlossenem Fahrerhaus



2-Tonner 1931

Führersitzkarren sowie Elektroschleppern (auch mit Allradantrieb und -lenkung) mit zu bis 8 t Anhängelast. Die Fahrzeuge fanden vielseitige Verwendung in der Industrie, bei der Eisenbahn für Gepäck und Güterverkehr, für den Post-Paketverkehr auf den Verladebahnhöfen und für den Hafen- und Lagerhausverkehr der Schiffahrtsgesellschaften. Die Aufbauten entsprachen den mannigfaltigen Anforderungen.

Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen für den Einsatz auf öffentlichen Straßen erhielten die Elektrokarren 1925 Beleuchtung und eine elektrische Hupe. Als Führersitzkarren wurden die 1,5-Tonner mit EKF 1502 bezeichnet. 1926 verlagerte die AEG den Elektrofahrzeugbau in das 1911 errichtete Zweigwerk in Hennigsdorf/Osthavelland, wo seit 1913 Lokomotiven gefertigt wurden. Ab 1930 lieferte die AEG den Elektroführersitzkarren EKF 2002 (1,45 PS) mit 2 t Nutzlast als ausgesprochenes Straßenfahrzeug, das besonders bei den Baubetrieben der Post, der Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke und beim Kohleneinzelhandel viel Anklang fand.

Im Rahmen des NS-Programms zur Nutzung „heimischer Treibstoffe“ entwickelte der Elektro-Konzern 1934 neue Elektro-Lastwagen, sogenannte Stromwagen, deren Fahrerhäuser den Vergaserfahrzeugen angeglichen waren. Erstmals zeigte man auf der IAMA 1935 in Berlin die 2- und 2,5-Tonner EL 2002 und EL 2502 mit 4,8 PS Motorleistung.

1936 folgten die 3-, 5- und 6-t-Elektro-Lastwagen EL 3002, EL 5002 und EL 6002 (bis zu 27,5 PS). Der Sechs-



AEG-Turmwagen mit 1 Meter Spurweite

tonner besaß eine Knorr-Zweirad-Druckluftbremse. Sein Fahrbereich betrug etwa 70 Kilometer bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h unter Vollast. Vorwiegend wurden die Elektro-Lastwagen im Haus-zu-Haus-Verkehr, von Brauereien und bei der Müllabfuhr eingesetzt.

Bei der Wiedereinführung der Oberleitungsbusse in Deutschland war die AEG maßgeblich beteiligt. 1930 baute sie in Krupp-Fahrgestelle (> Krupp) die elektrische Ausrüstung für den Oberleitungsbetrieb Mettmann-Gruiten.

Zusammen mit Büssing-NAG (> Büssing) entwickelte die AEG 1934 einen diesel-elektrische Doppeldecker-Omnibusse (120-PS-Sechszylinder-Diesel/90-kW-Fahrmotor) für die Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft (kurz: BVG, > ABOAG), nachdem sie schon 1926 einen dreiachsigen Doppeldecker von Büssing mit benzin-elektrischem Antrieb ausgerüstet hatte. Gemeinsam entworfene Büssing-AEG-Oberleitungs-Omnibusse (82 kW) setzten sich gegen die Konkurrenz nicht durch.

Gegen Ende 1938 stellte die AEG den Elektro-Lastwagenbau in Hennigsdorf ein. Fehlende öffentliche Ladestationen und teure Akkumulatoren verhinderten eine größere Nachfrage. Nicht zuletzt falsche Beratung und Werbung und der dadurch verursachte falsche Einsatz der Fahrzeuge (z. B. zum Überlandverkehr) führten zu Reklamationen und ließen die Fertigung unrentabel werden. Der Bau der Elektro-Karren (Umsatz 1944: 600 Stück) lief auch im Zweiten Weltkrieg in 13 lieferbaren Variationen mit etwa 40 Stück pro Monat bis zu einem Bombenangriff am 18. März 1945 weiter. Der Krieg endete in Hennigsdorf am 22. April 1945.

Nach ersten Aufräumarbeiten nahm man die Produktion der bewährten 2-t-Elektrokarrentype EK 2002 wieder auf. Der Krieg hatte verwertbares Material für 300 Elektrokarren übriggelassen, aber nur etwa 30 Elektromotoren.

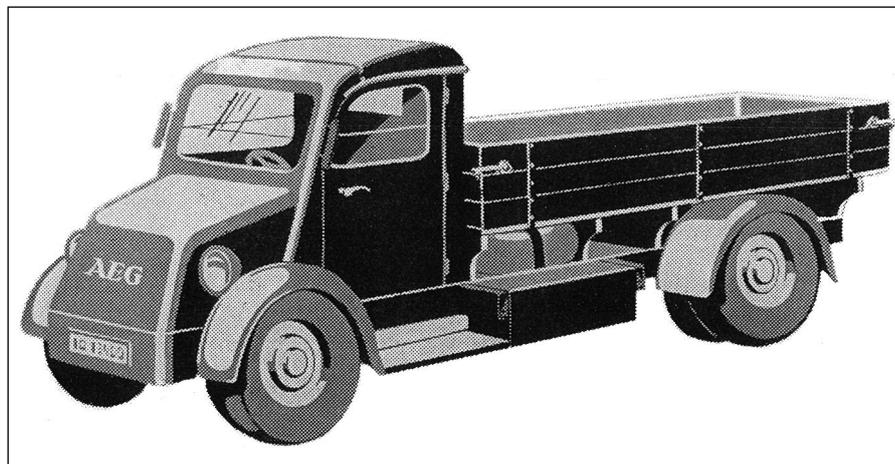
Vorübergehend gehörte das Hennigsdorfer Werk der Sowjet-Aktiengesellschaft (SAG), wurde jedoch schon im März 1947 von der Provinzialregierung Brandenburg in Landes- und schließlich in Volkseigentum überführt. Der neue Namen lautete nun VEM

(Volkseigener Elektrotechnik und Maschinenbau) VEB (Volkseigener Betrieb) Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke (> LEW).

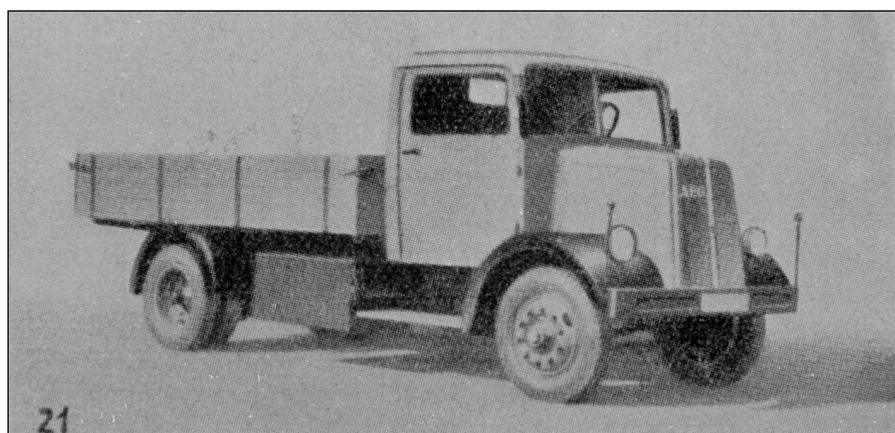
Der größte Teil der Elektrofahrzeuge ging wie viele andere Produkte als Reparationsleistungen in die UdSSR. Der

letzte von der AEG eingesetzte Direktor Willy Krüger floh aus der sowjetisch besetzten Zone nach Westberlin und begründete dort den Elektrofahrzeugbau von > Gaubschat.

Da die AEG ihre > NAG-Besitztümer in der sowjetischen Zone verloren



AEG-Lastwagen für 5–6 to



AEG-Lastwagen für 3 to



AEG-Paketwagen der Deutschen Post der DDR

hatte, besaß die Gemeinschaftsfirma > Büssing-NAG keine Basis mehr und wurde 1950 aufgelöst.

1950 zeigte die AEG ihr 20 000. Elektrofahrzeug, das wahrscheinlich in der Berliner Brunnenstraße „Von Berlinern in Berlin hergestellt“ worden war. Zugleich präsentierte sie den AEG-Elektro-Lastwagen EL 2002 mit geschlossenem Fahrerhaus, der in kleiner Serie zusätzlich gefertigt wurde. Die Motorleistung des Fahrzeugs betrug 4,35 PS und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 22 km/h (mit Last). Die hydraulische Vierradbremse entsprach den neuesten Straßenverkehrs-Vorschriften. Die Fertigung kompletter AEG-Elektro-Fahrzeuge der Typen EL 1002 (13,5 kW), EL 3002 und EL 3005 lief in West-Berlin 1955 aus.

Die AEG beschränkte sich im Fahrzeugsektor fortan auf die Lieferung von elektrischen Ausrüstungen für andere Elektrofahrzeug-Produzenten.

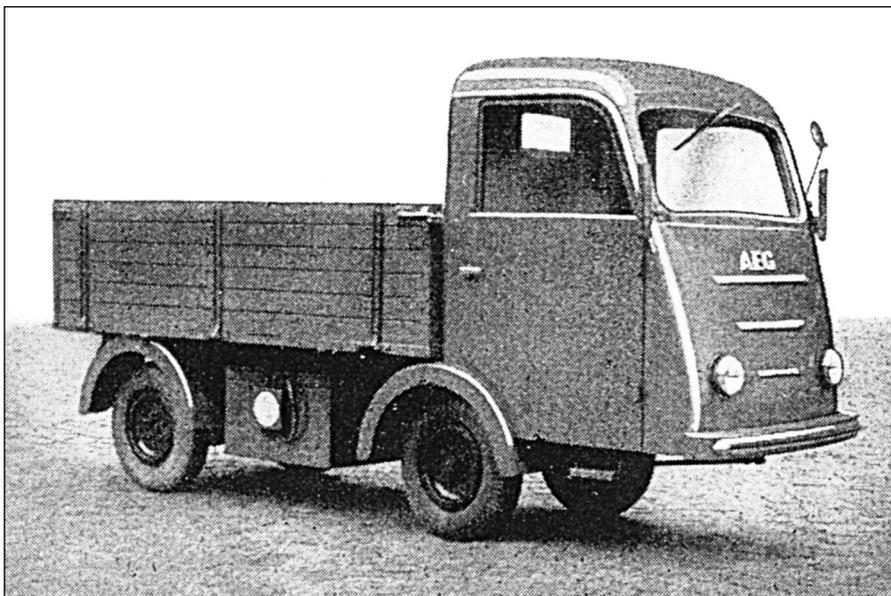
1985 erwarb Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) AEG-Anteile und übernahm im Februar 1986 die Aktienmehrheit. 1992 erhielt die AEG den Schienenfahrzeugbereich der Lokomotivbau-Elektronische Werke Hennigsdorf GmbH (LEW) zurück. Der Traum des damaligen Konzernchefs Edzard Reuter, damit ein integriertes Technologie-Konzept zu verwirklichen, misslang. Trotzdem entstand unter anderem ein Oberleitungs-Omnibus-Programm, das in Italien gemeinsam mit der italie-

nischen > MAN-Tochter verwirklicht wurde.

Am 17. Januar 1996 wurde beschlossen, die verlustbringende AEG rückwirkend zum 1. Januar 1996 aufzulösen und in die Daimler-Benz AG zu verschmelzen, was am 26. September 1996 vollzogen wurde.

Das fahrzeugtechnische Know-how ging in die ADtranz ABB Daimler-Benz Transportation GmbH, Berlin, ein, die am 1. Januar 1996 ihre Arbeit aufnahm. Heute ist das Werk Teil des kanadischen Bombardier-Konzerns.

Als Marke wird AEG noch bis auf weiteres von mehr als 30 Unternehmen weiterverwendet. Electrolux darf die Marke AEG für Haushaltsgeräte unbegrenzt nutzen.



Auf der IAA 1951 in Berlin vorgestellter EL 2002 (3,2 kW) aus Berlin