



06.05.1920 – 249 869

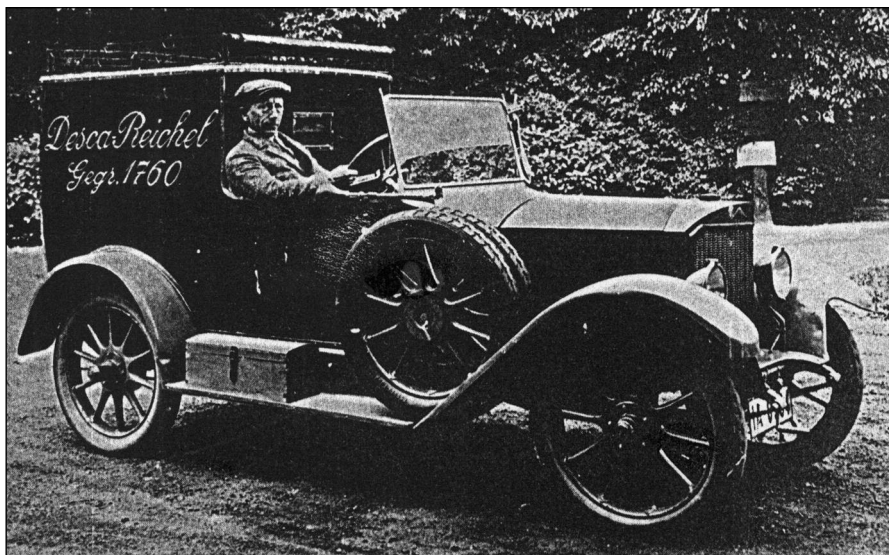
**AGA  
1921 – 1925**

Wie in kein anderes Automobilunternehmen spiegelt die Geschichte der AGA die frühen Zwanziger Jahre wieder.

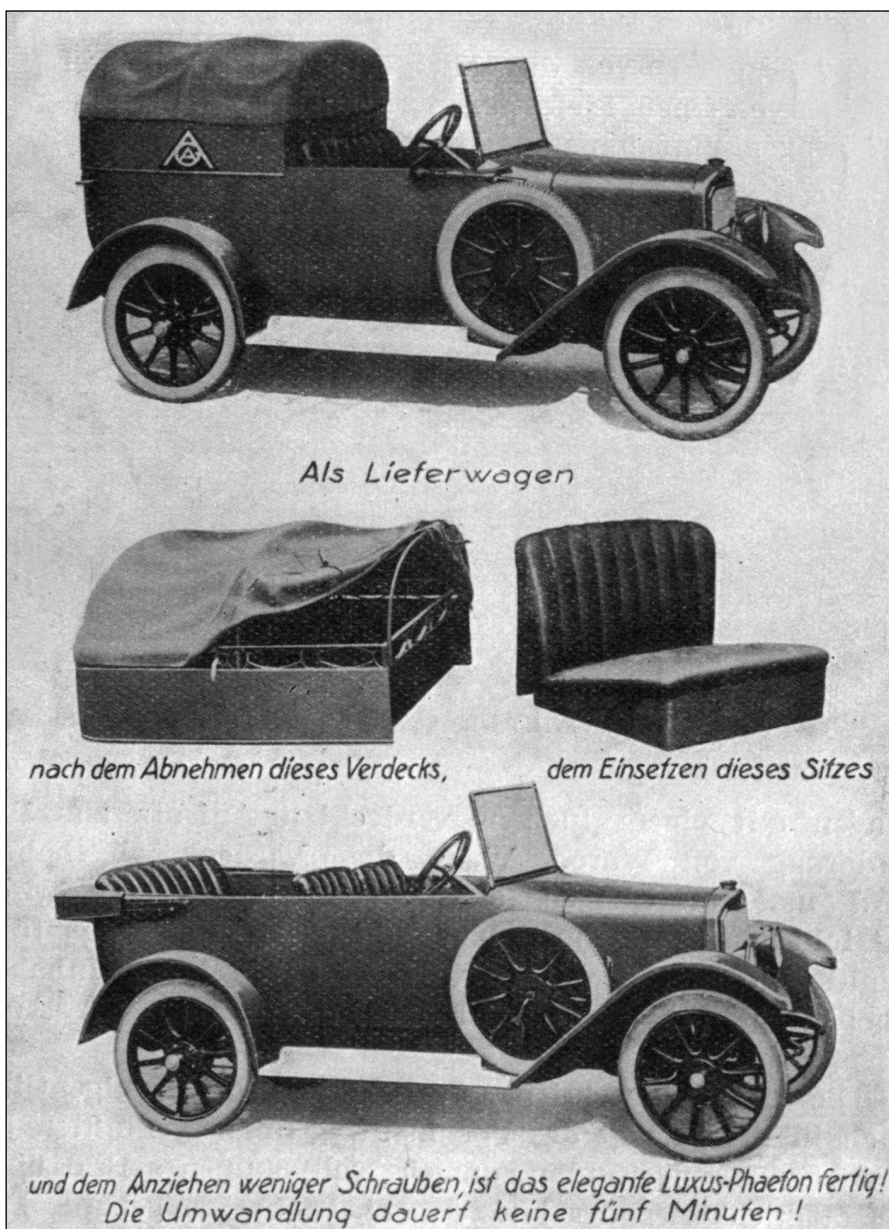
AGA stand ursprünglich für Auto-gen-Gasaccumulatoren-Akt.-Ges., die 1915 gegründet worden war. Keimzelle des Unternehmens war die Autogenerwerke G.m.b.H. (gegr. 1913) des Dr. phil. Ludwig Michaelis. Dr. Michaelis, ein Pionier des autogenen Schweißverfahrens in Deutschland, hatte sich bereits seit 1900 mit der industriellen Erzeugung von Sauerstoff beschäftigt.

Die AGA verkaufte neben Sauerstoff und Schweißapparaten auch Karbid-Beleuchtungsvorrichtungen (unter anderem für Autos). Am 28. Januar 1919 fasste die AGA auf Initiative von Dr. Michaelis den Beschluss, mit einer Autoproduktion in die Friedenswirtschaft einzusteigen. Die Serienherstellung begann im Oktober 1919 mit einem Kleinwagen, der schon vor dem Ersten Weltkrieg von der Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, Herstal bei Lüttich (Marke: F/N), entwickelt worden war in Berlin-Lichtenberg, Herzbergstraße 82 – 86.

Der sogenannte Einheitswagen (Typ 6/16 PS, ab 1921: Typ 16/20 PS) ver-



AGA-Lieferwagen um 1924 <sup>2</sup> KOPIE



AGA-Wagen mit Wechselkarosserie für den rechnenden Geschäftsmann 1924 <sup>1</sup>

kaufte sich mit großem Erfolg, primär als Personenwagen. Zudem war es den AGA-Kunden möglich, auch reine Lieferwagen (0,5 t Nutzlast) mit festem Kastenaufbau zu bestellen. 1924 kam ein Kombinationsmodell hinzu, bei dem das serienmäßige Phaeton mittels Aufsatz in einen Lieferwagen umgerüstet werden konnte.

Zur Intensivierung der Automobil-Produktion gründete die AGA am 7. Mai 1920 die Aktiengesellschaft für Automobilbau (kurz: A.G.A.) mit Hilfe des schwedischen Unternehmens Svenska Akkumulatoren Aktien Bolaget, Stockholm. Großaktionär wurde der schwedische Richard-Kahn-Konzern. Um die Fabrikation von 100 AGA-Wagen monatlich noch steigern zu können, gab man weitere Aktien aus, die der im Weltkrieg groß gewordene Großindustrielle Hugo Stinnes erwarb. Nach dessen Tod (10. April 1924), erstritt sich sein Sohn Dr. Edmund Stinnes aus der Erbmasse unter anderem die AGA-Automobil-Anteile und die Automobilfabrik Dinos-Werke in Berlin (> Dinos, > Loeb). Als der Kahn-Konzern in finanzielle Schwierigkeiten geriet, übernahm der Hugo-Stinnes-Konzern am 2. September 1924 die Hälfte und am 10. Dezember 1924 den Rest der AGA-Aktien. Am gleichen Tag fusionierte man die AGA und die Dinos-Werke. Nun produzierte man die AGA-Wagen in Berlin-Lichtenberg und in Berlin-Tempelhof, Oberlandstraße 36/40.

Mit dem Ziel, 1000 AGA-Wagen pro Monat zu bauen, wurden erhebliche Investitionen zur Einführung der Fließfertigung nach amerikanischem Vorbild getätigt.

Infolge der beginnenden Geldknappheit geriet die AGA jedoch in Zahlungsschwierigkeiten und damit unter Geschäftsaufsicht (26. August 1925). Die Öffentlichkeit zeigte am Schicksal großes Interesse. Wohl einmalig war der Vorgang, daß Edmund Stinnes den AGA-Arbeitern und -Angestellten die Hälfte seines Aktienkapitals (2 Millionen Mark) schenken wollte. Da Dr. Stinnes einerseits im Streit aus dem Stinnes-Konzern ausgeschieden war, andererseits der Konzern ebenfalls in finanziellen Schwierigkei-

ten war, boykottierte dieser seine Rettungsversuche, trotz noch Ende 1924 zugesagter Finanzmittel. Auch das Deutsche Reich und die Banken, unter Vorsitz der Darmstädter und Nationalbank (Danat-Bank), gewährten der Firma keine Kredite mehr. Am 23. November 1925 musste Konkurs angemeldet werden.

Mit in den Konkurs geriet die Rheinische Automobil-Bau-A.-G. – Deutsche Gesellschaft für die Lizenz E. Bugatti (Rabag), Mannheim-Düsseldorf (> Funke, > Union), die Dr. Edmund Stinnes erst am 26. Juni 1925 mit der AGA fusioniert hatte. Bilanzfälschungen wurden ruchbar. So gehörten die Dinos-Werke zwar offiziell seit Ende 1924 zur AGA, die Eintragung in das Handelsregister erfolgte aber erst Ende 1925, um die Forderungen der AGA-Gläubiger befriedigen zu können. Die Dinos-Werke wurden stillgelegt und verkauft. 1927 erwarb der wiedererstarkte Richard-Kahn-Konzern fast das ganze Lichtenberger Gelände.

Nach kurzer Unterbrechung von Weihnachten 1925 bis zum 4. Januar 1926 bauten 400 Arbeiter (von zuvor 1854) im Auftrag des Konkursverwalters in einem kleineren Teilwerk, Herzbergstraße 66, unter der Firma AGA-Kraftwagen-Verwertungs-Gesellschaft m.b.H. für Automobile wieder AGA-Wagen zusammen. 60 Wagen pro Monat statt 400 vor dem Konkurs verließen das Werk. Übernahmeverhandlungen mit einer italienischen Firma und der französischen Automobilfabrik > Citroën scheiterten, nicht zuletzt an einem neuen französischen Kapitalflucht-Gesetz.

Die Motorenfabrik Delfosse, Köln-Ehrenfeld, (> Delfosse, > Helios) erwarb große Teile der AGA-Produktionsanlagen, unterließ jedoch wegen allgemein mangelnder Kaufkraft die geplante Produktionsaufnahme der AGA-Typen.

Die Anfang 1927 aus der Verwertungsgesellschaft hervorgegangene AGA-Fahrzeugwerke G.m.b.H. blieb erfolglos, obwohl auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1928 noch ein 10/40-PS-Sechszylinder-Pkw-Modell AGA-Spezial vorgestellt wurde. 1930 löste man

die AGA endgültig auf. Insgesamt trugen etwa 20 000 Wagen das dreieckige AGA-Emblem am Kühler.