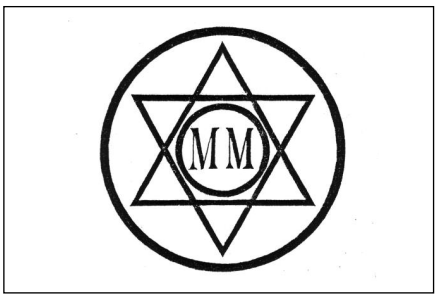
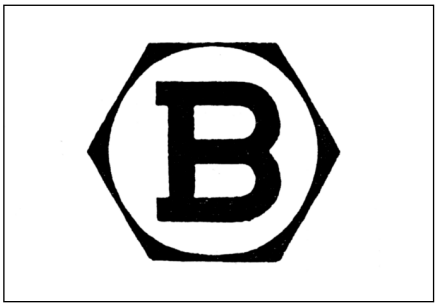
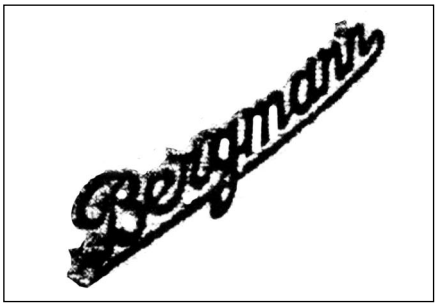


02.03.1907 – 99 633

19xx



19xx

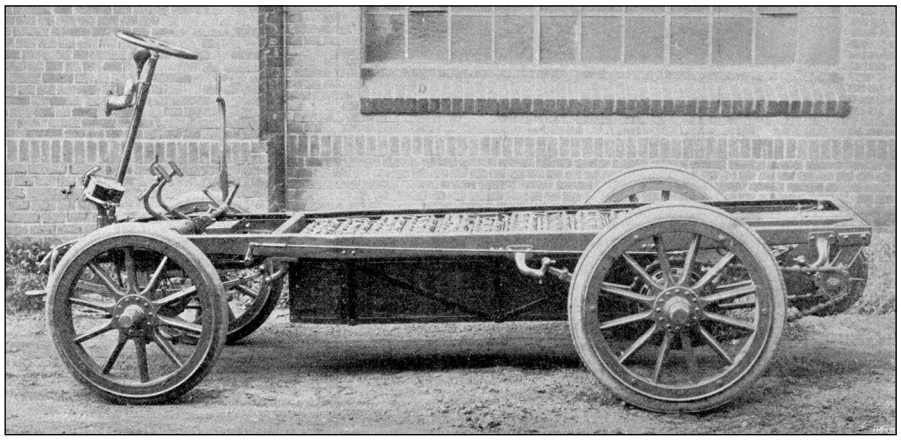


Schriftzug

Bergmann-Métallurgique
Bergmann
1906 – 1939
1950 – ???

Die Bergmann-Elektricitäts-Werke A.-G. in Berlin-Wilhelmsruh, Oudenardstraße 23/32, zählte zu den führenden Herstellern von Lastwagen mit Akku-Antrieb. Aber auch schwere Nutzfahrzeuge mit Benzinmotoren verließen das Großunternehmen.

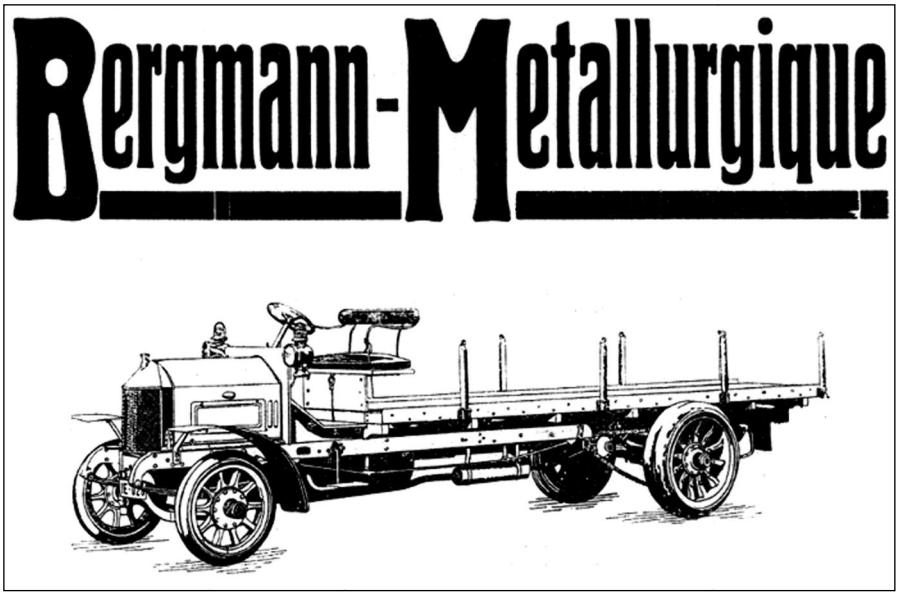
Gründer der Firma war Sigmund Bergmann (1851 – 1927). Als Achtzehnjähriger war Bergmann nach Amerika ausgewandert und arbeitete zunächst als Mechaniker in einer Werkstatt in Brooklyn, die Börsenkursdrucker herstellte. Anschließend wechselte Bergmann ins Laboratorium von Thomas Alva Edison in Newark über, wo er die rechte Hand seines Arbeitgebers



Elektro-Lastwagen-Chassis mit dem auswechselbaren Edison-Batterie-Trog 1906 [1]

Fulgura-Elektro-Lastwagen Typ T 2000 der Bergmann-Elektrizitätswerke in Berlin 1912 [1]

Werbung für die Fulgura-Elektromobile der Bergmann-Elektrizitätswerke 1907 [1]



Ausschnitt aus einer Bergmann-Metallurgique-Werbung 1911 [1]

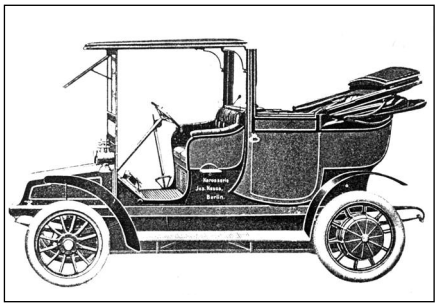
Werbung für die Bergmann-Lastwagen 1914

wurde. An den Erfindungen Edisons war Bergmann in erheblichem Maße beteiligt (u. a. Phonograph, Glühlampe). Im Jahre 1880 rief Edison zur praktischen Verwertung seines elektrischen Beleuchtungssystems mit Sigmund Bergmann die Firma „S. Bergmann & Co." (ab 1890 General Electric Co.) ins Leben, die das erste amerikanische Kraftwerk in New York City und später das erste europäische in Mailand errichtete.

Zur Verwertung seiner Patente und Konstruktionen in Europa hatte Sigmund Bergmann 1891 eine eigene Gesellschaft gegründet. 1899, nach einem gewaltigen geschäftlichen Aufschwung, verlegte Bergmann seinen Wohnsitz wieder nach Deutschland, um die Leitung seiner hiesigen Werke persönlich zu übernehmen. Zunächst wurden Isolationsrohre, Schalter und Drehstrommotoren gebaut, ab 1906 Turbinen und Glühlampen.

Auch den Einstieg in den zukunftsträchtigen Automarkt wollte Bergmann nicht versäumen und begann gleichzeitig den Bau von Elektromobilen unter dem Markennamen „Fulgura". Ende 1907 trat Bergmann erstmals mit seinen elektrischen Lieferwagen, nach Vorschriften der Heeresverwaltung konstruierten Krankenwagen und einem 2-t-Elektro-Lkw Typ T 2000 in die Öffentlichkeit. Die Elektromotoren lagen hinter der Hinterachse und übertrugen ihre Kraft per Kette auf diese.

1908 stellte man den unrentabelen Elektro-Pkw-Bau fast völlig ein. Unter Leitung des Chefkonstrukteurs Oberingenieur Alfred Brauner fertigte Bergmann nun in der Fabrikanlage in Rosenthal bei Berlin (dem späteren Berlin-Wilhelmsruh) erste eigene Benzinfahrzeuge. Der mangelnde Erfolg dieser Konstruktionen führte zu einem Lizenzabkom-



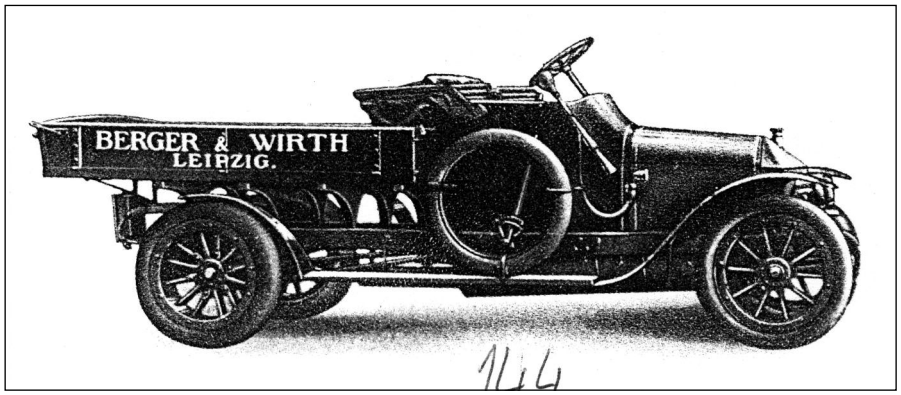
Bergmann Elektro-Droschke 1907

men mit der belgischen Firma La Métallurgique, Société Anonyme de Construction, Marchienne au Pont, die seit 1898 Automobile herstellte.

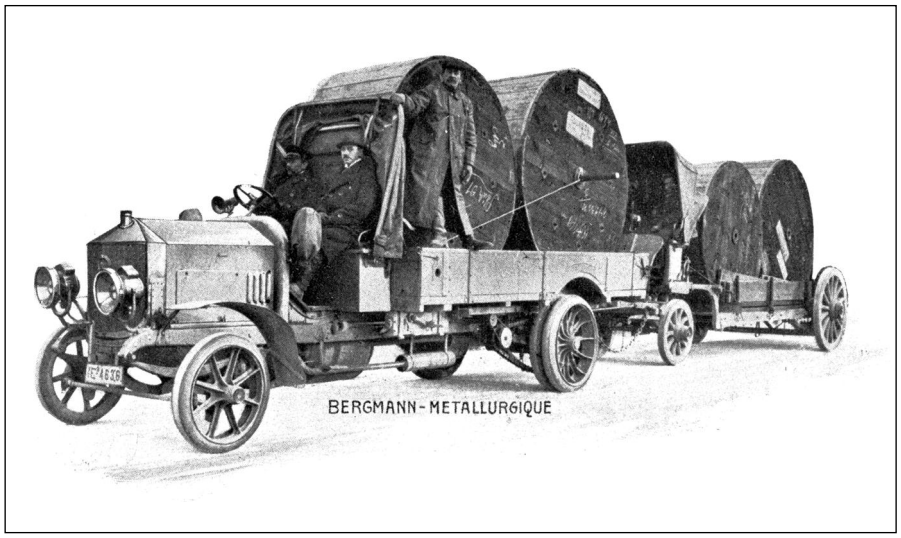
Am 29. Juni 1909 gründete die Bergmann-Elektrizitäts-Werke Akt.-Ges mit der Deutschen Métallurgique G.m.b.H., Köln (gegr. 1907, aufgelöst Juli 1914), die Bergmann-Métallurgique-Verkaufs-G.m.b.H., Köln (ab Februar 1910: Berlin N. 65, Seestraße 64–67). Nach einer ausgiebigen Erweiterung der Fabrik, Nestorstrasse 10/12, Berlin-Halensee, begann im Frühjahr 1910 der regelmäßige Bau der Bergmann-Métallurgique-Fahrzeuge. Bevorzugtes Absatzgebiet war England.

Premiere hatten sie 1911 auf der IAA in Berlin. Im Angebot waren Chassis mit 9/20-PS-, 12/25-PS-, 14/30-PS- und 19/45-PS-Vierzylindermotoren, die auch für Liefer- , Lastwagen- und Omnibusaufbauten Verwendung fanden. Für den kleinen Geldbeutel offerierte man den Kleinwagen 6/15 PS (1913: 6/18 PS) für 0,35 t Nutzlast.

Schon kurz nach der Aufnahme des Baus von größeren Lastkraftwagen schlug die Heeresverwaltung vor, Bergmann in den Kreis der subventionsberechtigten Firmen aufzunehmen. Mög-

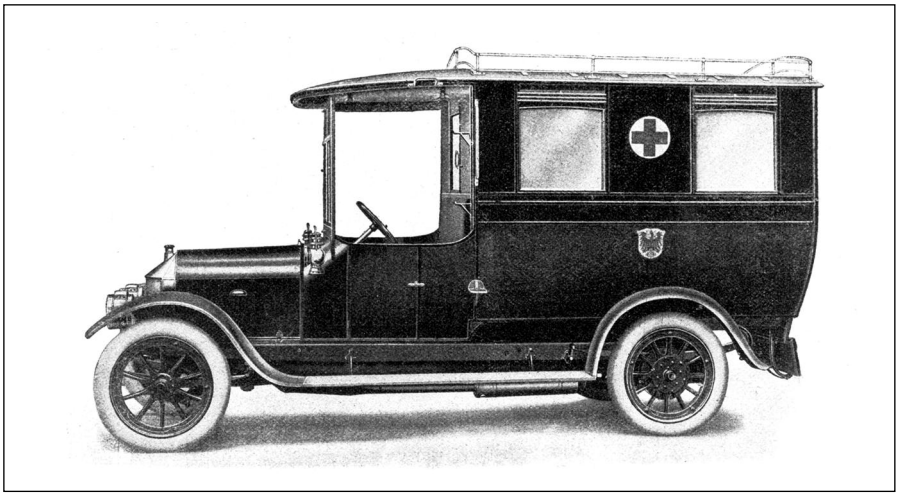


Bergmann-Metallurgique: Pritschen-Lastwagen 1913 [2]

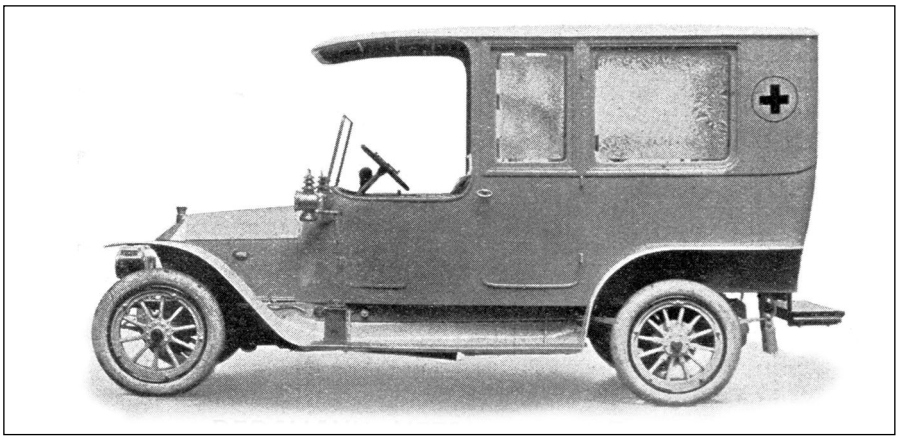


Bergmann-Metallurgique: Kabeltrommel-Transport für Überlandleitungen 1913 [1]

Bergmann-Metallurgique-Wagen auf der Holländischen Lastwagen-Prüfung im April 1913 [1]



Bergmann-Metallurgique: 19/55-PS-Krankenwagen des preußischen Heeres 1913 [1]



Bergmann-Metallurgique als Krankenwagen um 1913 [1]

licherweise waren jedoch die lizenzierten Motorenkonstruktionen der Grund, nicht bei der Subventionsvergabe berücksichtigt worden zu sein.

Nachdem der von der Braunschweiger Automobilfabrik > Büssing entwickelte Armee-Last-Zug Typ 1913 (A.L.Z. 1913) im Jahr 1911 für die Subventionsjahre 1913 bis 1918 verbindlich geworden war, baute auch Bergmann diesen „Subventionstyp“ (32 PS) und lieferte ihn auch ins Ausland. Markantes Kennzeichen der Bergmann-Lkw waren ihre sehr großen und hohen Spitzkühler.

Bergmann erweiterte sein Pkw/Lieferwagenprogramm und präsentierte 1913 die Typen 10/30 PS (0,75 t), 14/40 PS und 19/55 PS. Das Chassis des Tourenwagens Typ 28/60 PS konnte auch für leichte Lieferwagen bis 1 t Nutzlast verwendet werden. Einen Zweitonnen-Lkw rüstete Bergmann mit einem 24-PS-Vierzylindermotor aus, ihren Fünftonner mit 40 PS.

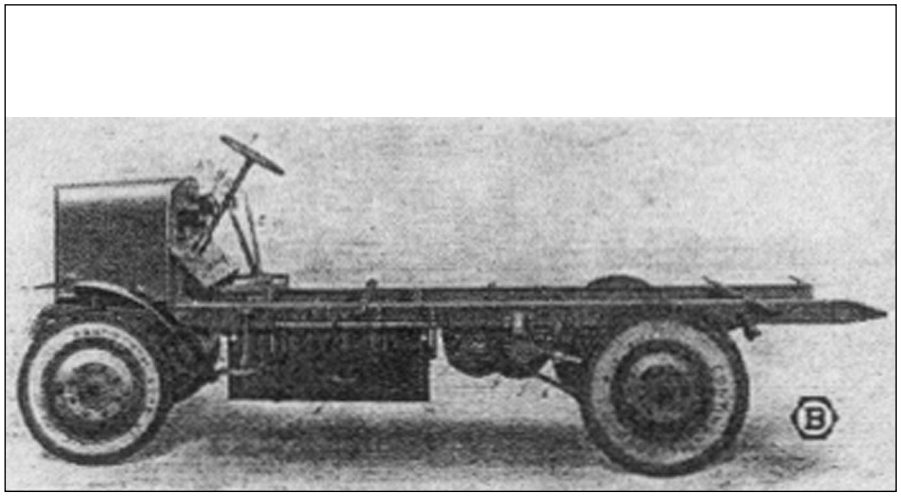
Auch der Bau der Elektrofahrzeuge war nicht vernachlässigt worden. Schnelllaufende Elektromotoren trieben per Kette über die Hinterräder ebenso Elektro-Hotelomnibusse (5 PS) für 10 Fahrgäste und 0,3 t Gepäck als

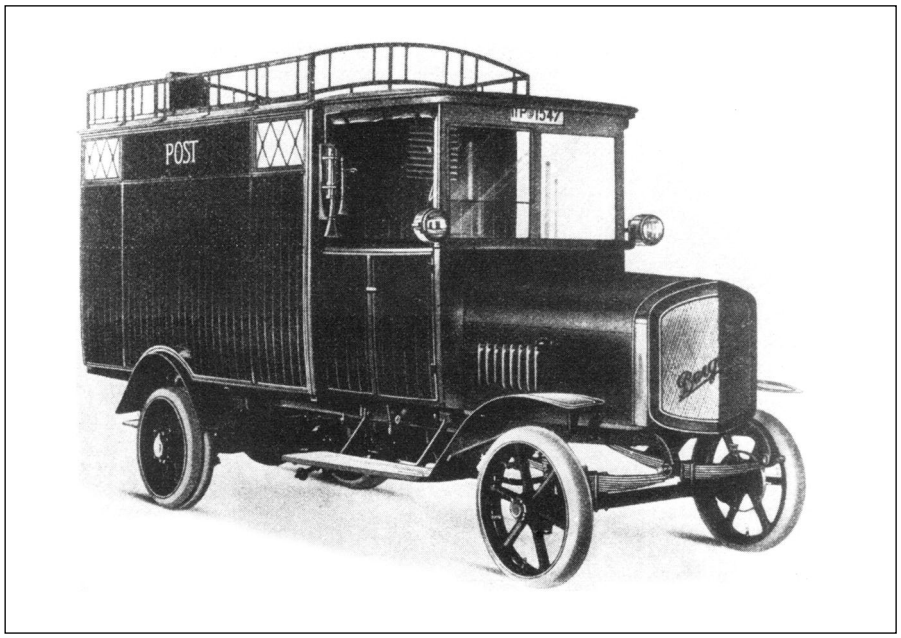
Bergmann-Lastkraftwagen im Ersten Weltkrieg [DQA]

auch 0,5-t- (2,5 PS), 1-t-Elektro-Lieferwagen und 2-t-Elektro-Lastwagen Typ T 2000 (5 PS) an. Der Aktionsradius betrug etwa 60 – 80 km bei 15 – 18 km/h Höchstgeschwindigkeit. Elektrische Beleuchtung, damals noch sehr selten, war beim Bergmann-Hotelomnibus Standard.

Angesichts der Produktionskapazitäten des Bergmannschen Unternehmens gehörte es nun in die erste Reihe der deutschen Automobilfabriken jener Zeit.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs stellten sich die Bergmann-Elektricitäts-Werke auf die Fertigung von Waffen, Munition und militärischem Gerät um. Der Pkw-Bau wurde gestoppt und die Lkw-Produktion in umso stärkerem Maße forciert. Das Angebot umfasste Benzin-Lkw von 1 bis 4 t Nutzlast. Besonderes Gewicht legte man auf den Bau der vor dem Krieg konstruierten Dreitonner, sogenannte Kavalleriewagen, die man mit Kardanantrieb ausgerüstet hatte. Als wegen Gummimangels Eisenbereifung notwendig wurde, baute man nach Vorgaben (Regeln) des Heeres sogenannte Regel-Dreitonner (40/45 PS) mit Kettenantrieb. Den Elektrofahrzeugbau fuhr man anfangs zurück, um ihn, als die Pferde als Zug-





Bergmann Einheits-Elektrowagen Typ BEM 2500 – Münchner Ausführung um 1920

Bergmann-Werbung 1921 [1]

Bergmann-Werbung 1921 [1]

Der Elektro-Lastwagen BEL 4500 wurde ab 1925 gerne von Brauereien genutzt [2]

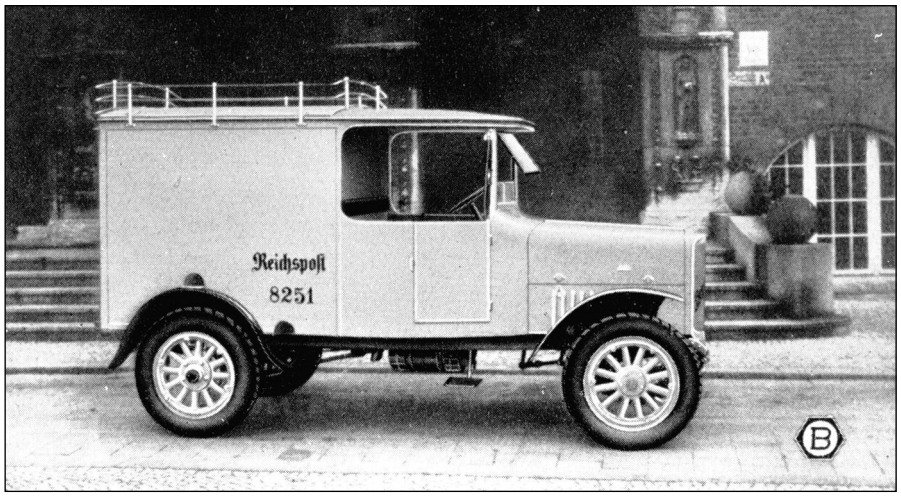
Bergmann Elektro-Lastwagen Typ BEL 2500 bei der Reichspost in Berlin 1925 [1]

tiere und der Treibstoff für die Autos knapper wurden, wieder zu intensivieren. In München (Sonnenstraße 19) errichtete Bergmann die Bayer. Bergmann Metallurgique Automobil-Werk G.m.b.H. als Zweigniederlassung.

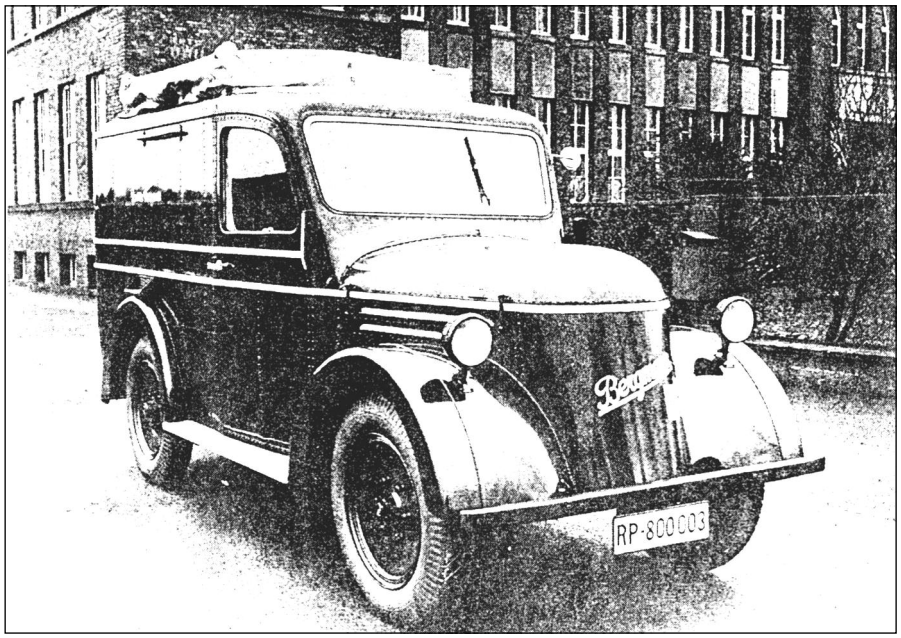
Nach Kriegsende blieb Bergmann beim Nutzfahrzeugbau. Bevorzugt setzte man auf 3,5-Tonner (38 PS), entwickelte aber noch 1921 einen neuen 2 – 2,5-t-Schnell-Lastwagen (35 PS).

Als man 1922 die Produktion der Bergmann-Métallurgique-Lastwagen einstellte, da von Métallurgique die Herstellungslizenz gekündigt worden war, widmete man sich ganz dem Elektrofahrzeugbau.

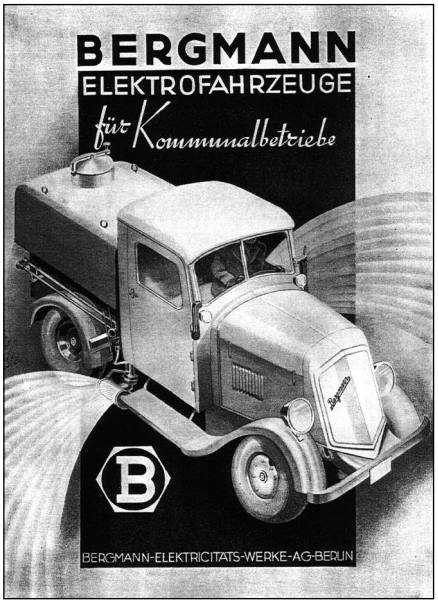
Das Bergmann-Elektro-Lastwagen-Angebot erreichte Nutzlasten bis zu 5 t. Kleinster Typ war der Elektro-Lieferwagen BEL 750 (4,5 PS, 750 kg Nutzlast), gefolgt von den 1- bzw. 1,5-t-Elektro-Lastwagen BEL 1000, BEL 1500 (4,5 PS) und BEL 2500 (10 PS, 2 bis 2,5 t). Mit zwei Elektromotoren (7,5 PS), die zusammen 15 PS leisteten, war der BEL 4500 ausgestattet, während der BEL 5000 nur einen einzigen 7,5-PS-Hauptstrommotor besaß. Bester Kunde war die Reichspost, die mehrere hundert Stück der Zweitonner mit Akkubetrieb als sogenannte „Postpaket-Bestellwagen“ in Betrieb nahm. Während die von der Oberpostdirektion München georderten Wagen Kardanantrieb hatten, verfügten die Berliner Wagen über Kettenantrieb (BEL



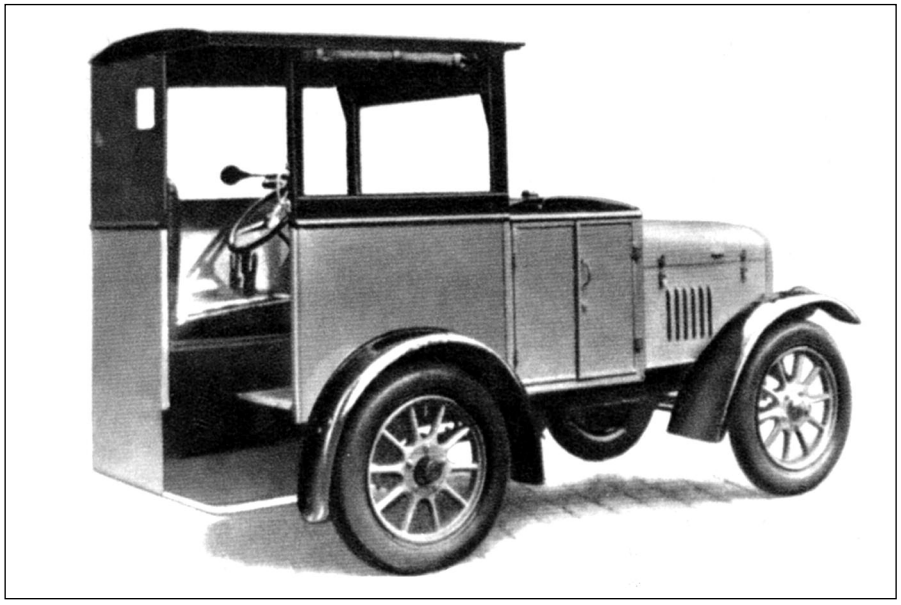
Bergmann BEL 750 der Reichspost 1927 ... [1]



... und Bergmann BEL 750 der Reichspost 1939 [1]



Bergmann-Werbung 1937 [1]

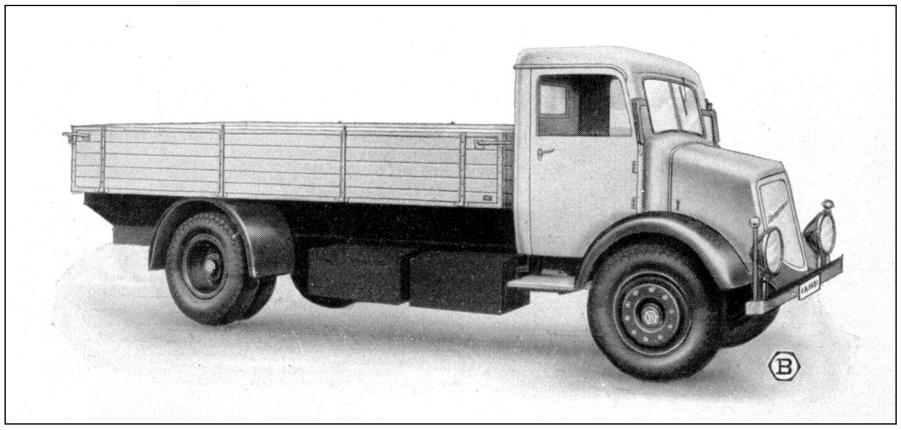


Bergmann Elektro-Zugmaschine um 1927

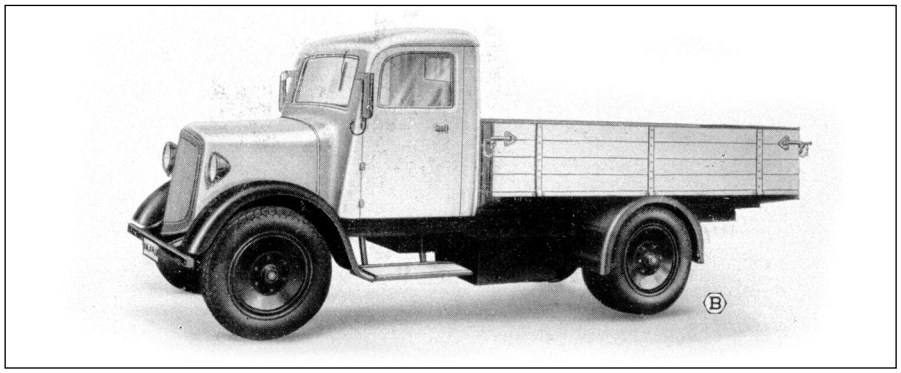
K 2500). Die Münchner Typen wurden in der Bergmann Zweigniederlassung Bayerische Bergmann-Werke, München, gefertigt. Die Dauerleistung der Elektromotoren betrug 9 PS. Der BEL M 2500 (1938: 10 PS) diente als Kehr- und Sprengwagen. Die Bauart der Fahrzeuge wurden im wesentlichen, abgesehen von modischen Zugeständnissen an die Karosserien, bis zur Produktionseinstellung beibehalten, lediglich beim 1,5-Tonner BEL 1500 (4,5 PS, 1938: 5,5 PS) verlagerte man 1937 die Batterien aus der Haube heraus unter die Seiten, wie es auch bei den anderen Typen üblich war.

Ebenfalls 1937 erweiterte das Unternehmen seine Elektromobilproduktion durch Elektrokarren, die man von den Berliner Siemens-Schuckert Werken (> Siemens) übernahm. Ab 1939 aber dominierten Rüstungsaufträge.

An Elektrowagen hatte die Wehrmacht wegen deren geringer Reichweite und den niedrigen Geschwindigkeiten keinen Bedarf. Der Elektrofahrzeugbau lief aus. Im Mai 1945 wurde das zu 75% zerstörte Werk von der sowjetischen Besatzungsmacht demontiert.



Bergmann Elektro-Lastwagen BEL 5000 1937 [1]



Bergmann Elektro-Lastwagen BEL 2500 1937 [1]