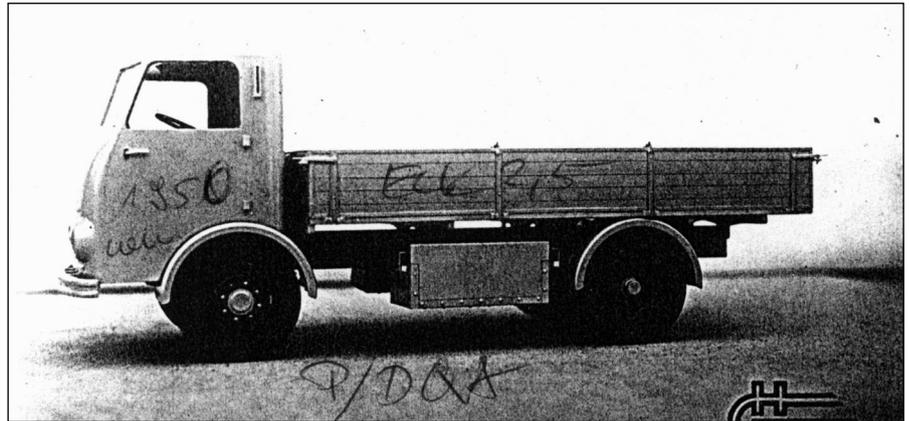


1952



Der Gaubschat-Elektro-Lastwagen ELK 2,5 wurde kaum nachgefragt

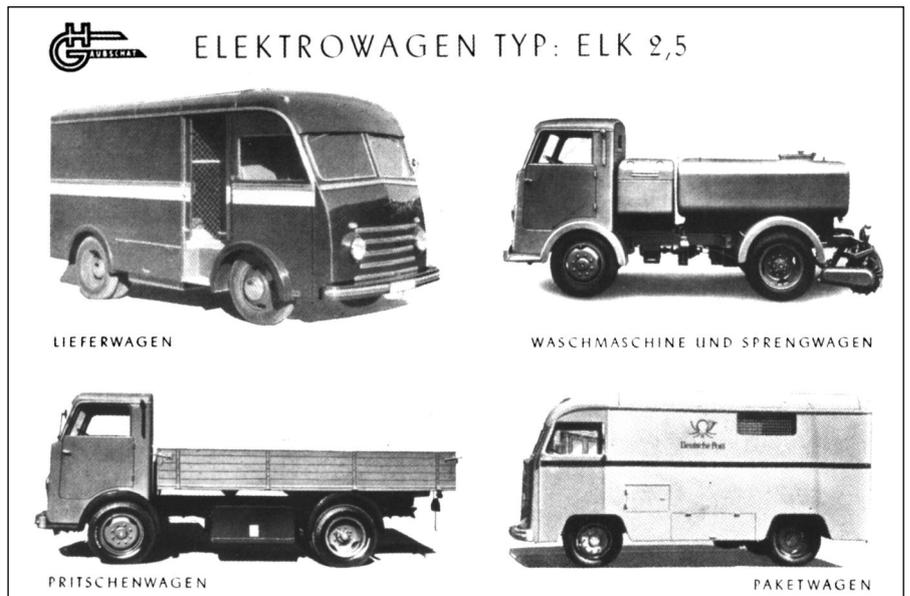


1951

**Gaubschat
1950 – 1955**

Die Gaubschat-Fahrzeugwerke in Berlin-Neukölln, heute Karl-Marx-Straße 269/273, wurden am 1. Oktober 1904 von dem ostpreußischen Schmiedegesellen Fritz Gaubschat (xxxx – 1945) als Schmiede- und Wagenbauwerkstatt gegründet.

Nach dem ersten Weltkrieg stellte sich der Betrieb auf die Herstellung von Lkw-Aufbauten und -Anhängern sowie



Das Elektrowagen-Programm der Gaubschat-Fahrzeugwerke 1950 DQA



Gaubschat wirbt 1951 für Elektrowagen ²



Die Post orderte für Berlin Gaubschats Elektro-Eintonner DQA



Gaubschat Paketpostwagen mit Dachgepäckträger



Elektrischer Paketpostwagen von Gaubschat



Zukunftsweisender Prototyp des Gaubschat-Elektro-Paketwagens für die Post

Omnibus-Karosserien um. Unmittelbar vor Beginn des Zweiten Weltkriegs zählte das Unternehmen eine Belegschaft von 1500 Mitarbeitern. Die Deutsche Reichspost und die Reichsbahn gehörten zu den wichtigsten Auftraggebern.

1945 völlig demontiert (Gaubschat steht im Verdacht, unter anderem Aufbauten für Vergasungswagen der Nazi-Tötungsmaschinerie geliefert zu haben), wurde der Wiederaufbau dieser Berliner Fahrzeug-Schmiede „bei Null“ begonnen. In einem Trümmerhaufen versuchte die stark verringerte Belegschaft erneut den Fahrzeugbau in Gang zu bringen. 1946 fanden wieder 160 Mitarbeiter Beschäftigung bei Gaubschat. Man war in erster Linie mit Reparaturaufträgen beschäftigt. Stark mitgenommen standen Straßenbahnwagen neben granatendurchsiebten Autobussen, kleine Handwagen neben dreiachsigen Lastwagen auf dem Firmenhof.

Auftrieb erhielt Gaubschat ab 1949 durch Aufträge von Bundespost und Bundesbahn sowie der Berliner Verkehrsgesellschaft BVG (> ABOAG). Die Fahrgestelle für die BVG-Busse wurden von > Büssing geliefert. Es handelte sich um Trambus-Chassis mit Unterflurmotoren, die auch mit selbsttragenden Karosserien ausgestattet waren.

1950 wandte sich Helmut Gaubschat dem Elektrowagenbau zu. Er gründete Ende des Jahres die eigenständige Firma Helmut Gaubschat Elektrowagen G.m.b.H. Für den elektrischen Teil der Fahrzeuge engagierte Gaubschat den Ingenieur Willy Krüger, der schon bei der > Bergmann-Elektrizitäts-Werke Konstrukteur gewesen war. Als letzter Direktor der AEG-Elektrofahrzeugproduktion in Hennigsdorf/Osthavelland (> AEG, > LEW) flüchtete er um 1949 in die Westsektoren Berlins.

Die Deutsche Industrie-Ausstellung 1950 in Berlin sah den ersten „Elektrischen Berliner“ Typ Krüger für 2,5 t Nutzlast, der sich besonders für den Paketzustelldienst und als Kommunalfahrzeug eignen sollte.

Das erste Fahrzeug dieser Serie (Typ ELK 2,5, 10 PS) war nach den Richtlinien der Deutschen Bundespost herge-

stellt worden, dennoch erteilten die Postler keine Aufträge in der erhofften Größenordnung, sondern entschieden sich für den Benzinmotor.

Gaubshat versuchte sich außerdem mit Elektro-Straßenkehrmaschinen, blieb aber auch damit ohne Erfolg. Der Boom für die umweltfreundlichen Fahrzeuge blieb aus, obwohl die Gaubshat-Elektrowagen mit ihren 10-PS-Elektromotoren im Stadtverkehr mithielten und Geschwindigkeiten von 24 bis 27 km/h erreichten, also den damaligen Verkehr keineswegs behinderten. 1955 wurde der Elektromobilbau eingestellt.

Am 10. November 1975 ging die Gaubshat-Fahrzeugwerke GmbH in Konkurs, vollendete aber noch die letzten Aufträge für die BVG, exakt bis zum 1000sten BVG Bus. Zuletzt hatte Gaubshat in der Presse nur noch für negative Schlagzeilen gesorgt. Die „Welt“ berichtete am 8. Januar 1971: „Unglaubliche Zustände in der Neuköllner Fabrik“. Und die Gewerkschaftszeitung „Metall“ urteilte über den Firmenchef Gaubshat: „Die Verhältnisse im Werk sprechen für die tiefe Menschenverachtung dieser üblen Unternehmertype. Ratten sind dort Haustiere“.



Für die BVG baute Gaubshat Ein- und Doppeldecker



In Kooperation mit Henschel entstand dieser Obus für Berlin 1956

Gaubshat

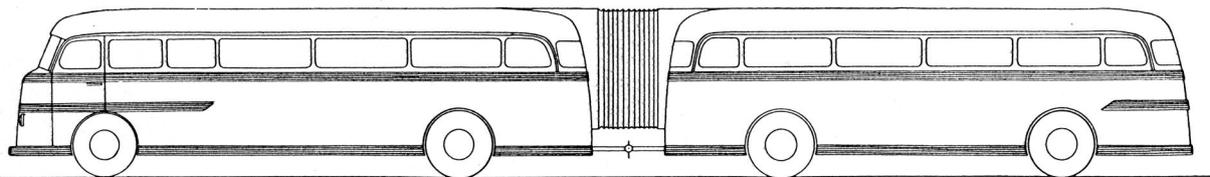
FAHRZEUGWERKE G.M.B.H.

BERLIN-NEUKÖLLN

Karl-Marx-Straße 269-273
Tel. 62 01 96

Büro Düsseldorf

Altenbergstraße 42
Tel. 6 25 13



Gaubshat-Omnibuszüge DRP, mit Verbindungsbalg. – Selbstspurend und schleuderfrei

Werbung für Gaubshat-Omnibuszüge aus dem Jahr 1952 ¹



Gaubuschat-Konferenzbus auf einer Ausstellung 1967



Berliner Doppeldeckerbus von Gaubuschat karossiert 1973