

**Motorwagenfabrik
Rudolf Hagen & Co.
G. m. b. H.
Köln-Müngersdorf**

1895 – 1903

**Hagen, Rudolf
1895 – 1903**

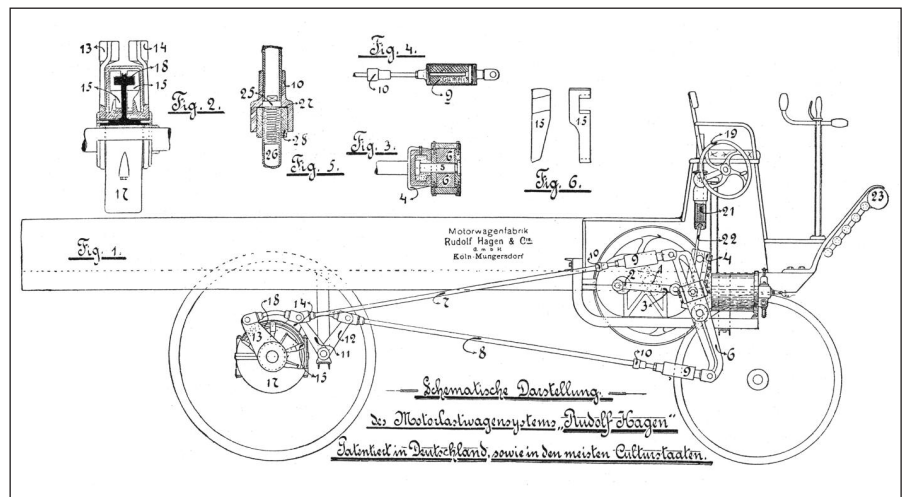
Rudolf Hagen, ein Enkel Franz Josef Hagens, des Gründers der Kölner Akkumulatorenfabrik Gottfried Hagen (> Hagen, Gottfried), stellte 1895 in Köln den womöglich ersten Lkw der Welt auf die Räder, schon ein Jahr bevor Gottlieb > Daimler seinen ersten Lkw auslieferte. Seine Firma Hagen & Paulik hatte ihr Domizil am Kölner Hohenstaufenring 32.

Hagens erstes Modell war ein 2,5-t-Lastwagen, der von einem 7-PS-Einzylinder (170×200, xx ccm) angetrieben wurde. Das Aggregat lag auf Rahmenhöhe unter dem Fahrersitz und verkräftete Benzin-, Benzol- und Spiritus.

Um das Schaltgetriebe zu ersetzen und durch eine kontinuierliche Kraftübertragung ein ruckfreies Fahren zu ermöglichen, hatte Hagen ein „Hebeltransmissions-System“ entwickelt. Die rotierende Bewegung des Motors wurde



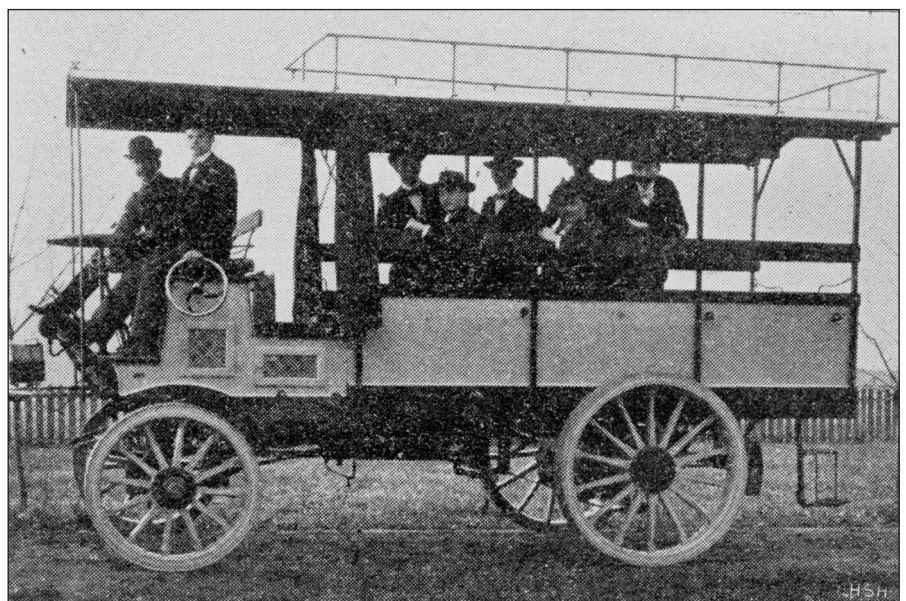
Rudolf Hagens Lkw auf der Landstraße um 1900, man beachte den Hebel des Antriebs



Darstellung des Hebeltransmissions-Systems der Rudolf-Hagen-Fahrzeuge¹



Hagens Omnibus von vorne



Offener Omnibus von Rudolf Hagen um 1901¹



Kohlentransport mit einem Lastkraftwagen von Rudolf Hagen um 1900



Einen der ersten automobilen Tankwagen für „Prima amerikanisches Petroleum“ lieferte Rudolf Hagen 1900

in eine Hebelbewegung und dann wieder in eine rotierende Bewegung übersetzt auf die Hinterachse übertragen.

1899 folgten das zweite und 1900 das dritte Fahrzeug, ein Petroleumtankwagen aus Hagens Werkstatt, die ab 1900 als Motorwagenfabrik Rudolf Hagen & Cie., G.m.b.H., Köln-Müngersdorf, Aachener Straße firmierte.

Rudolf Hagen fertigte mit seinen 45 Mitarbeitern Lastkraftwagen mit bis zu 6 t Nutzlast und 20-PS-Motoren, sowie eine „Straßenlokomotive“ (Zugmaschine), mit der 10 bis 15 Tonnen gezogen werden konnten. Die späteren Typen besaßen Zweizylinder-Motoren.

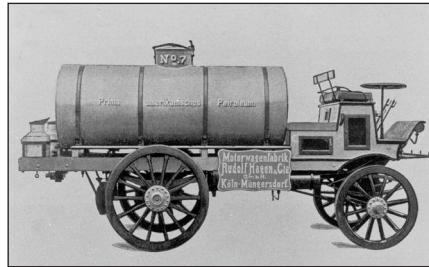
1902 erhielt das Unternehmen von der Manhattan Transit Co. of New York City eine Bestellung über 200 Liniensbusse (jeweils 35 Sitzplätze). Das dieser bis dahin weltweit größte Auftrag über Omnibusse, der in der Branche vergeben worden war, ausgeführt wurde, ist unwahrscheinlich.

1903 beschränkte sich die Rudolf Hagen & Cie. auf die Verwertung ihrer Auslandspatente, für die Hagen in Paris La Société Anonyme des Camions Hagen, in London The Empire Hagen Motor Waggon Co. und in New York The International Power Co. gegründet hatte.

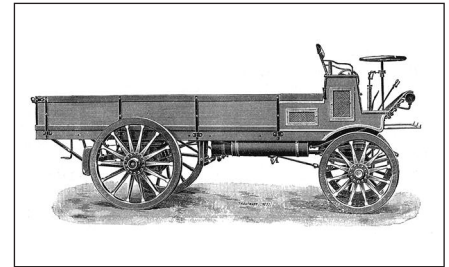
Die Nachbaulizenz des Hagenschen Systems für Deutschland wurde der > Helios Electricitäts Actiengesellschaft, Köln-Ehrenfeld, erteilt. Leiter der neuen Helios-Automobilbauabteilung wurde Rudolf Hagen.

Nach seinem Ausscheiden aus der Firma Helios übernahm Rudolf Hagen die Vertretung der Schweizer Orion-Lastwagen in Berlin. Die Motorwagenfabrik Rudolf Hagen & Cie. G.m.b.H., Köln, bestand noch bis in die Zwanziger Jahre.

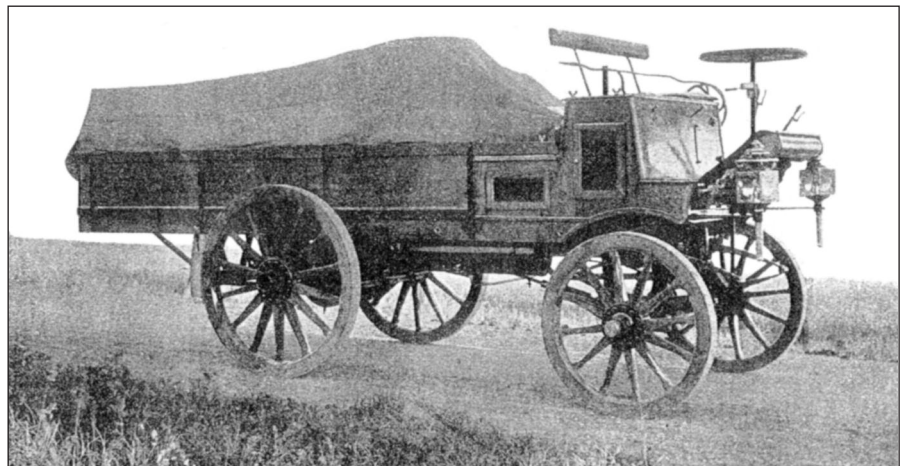
Durch die Inflation verarmt, reiste Hagen durch das Land. Wegen seiner Kritik an der NS-Judenverfolgung kam Hagen 1937 ins KZ Dachau. 1953 verstarb Rudolf Hagen.



Hagens Petroleum-Tankwagen



Motor-Lastwagen Rudolf Hagens um 1902 ¹



Motor-Lastwagen Rudolf Hagens um 1902 ¹



Rungenwagen vor der Motor-Lastwagenfabrik Rudolf Hagen um 1900 ¹