



28.11.1903 – 72 277



16.03.1910 – 132 933



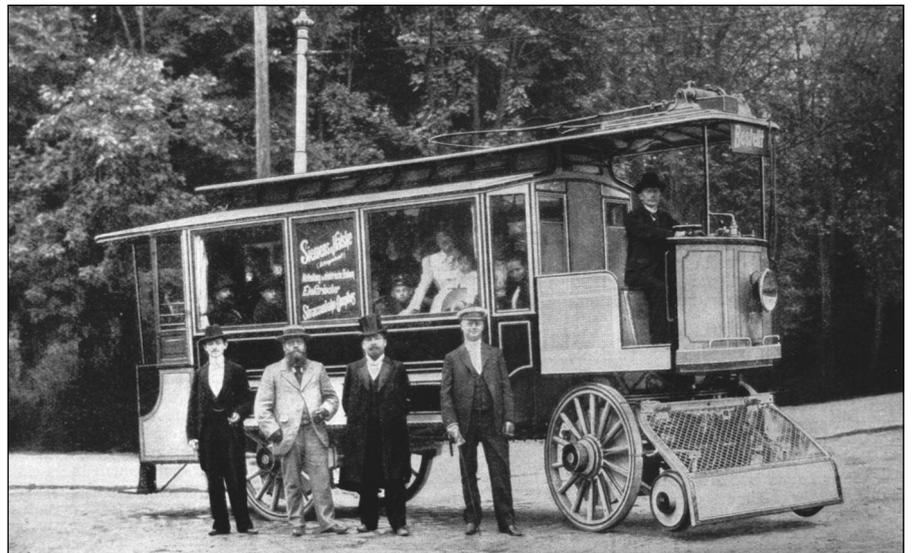
08.11.1930 – 430 049

Siemens
1882 – 1938

Gegründet wurde die Siemens & Halske A.-G., Berlin am 1. Oktober 1847 als „Telegraphen-Bau-Anstalt von Siemens & Halske“ von dem preußischen Artillerie Offizier Werner Siemens (geadelt 1888) und dem Feinmechanikermeister Johann Georg Halske.

Fernsprechanlagen, elektrische Motoren (Erfindung der Dynamomaschine durch Werner Siemens 1866), elektrische Lokomotiven (ab 1879) und anderes mehr machten Siemens & Halske zu einem der bedeutendsten Unternehmen der Elektroindustrie.

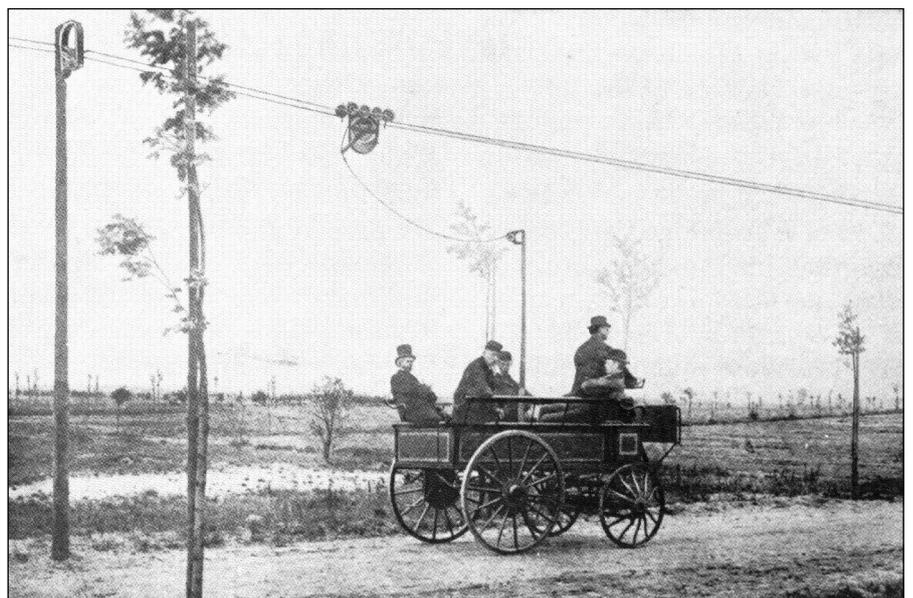
Vom 28. Mai bis zum 30. Juni 1882 erprobte Werner Siemens mit dem sogenannten „Elektromote“ den ersten Oberleitungs-Bus der Welt. Die Versuchsstrecke lief durch eine unbebaute



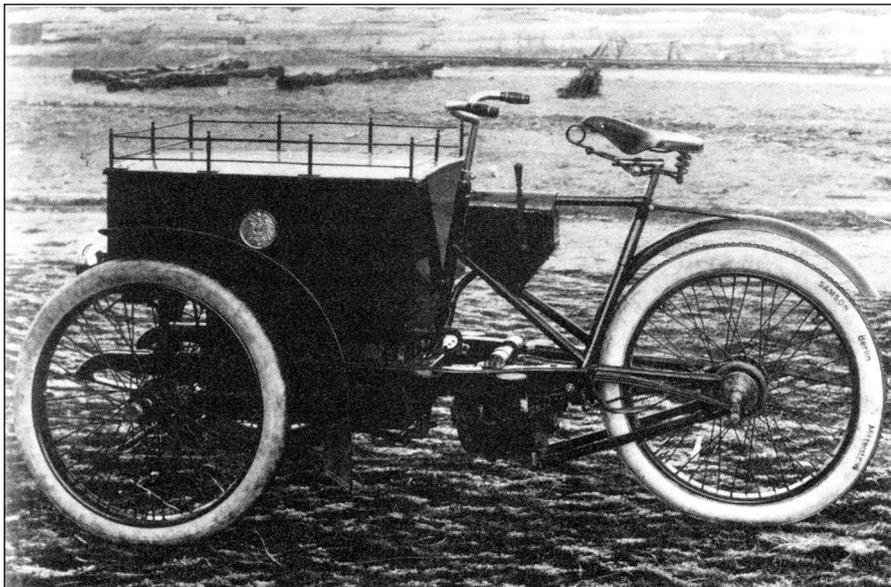
Straßenbahn-Omnibus 1899, mit Batterien geladen von der Oberleitung der Straßenbahn



Der elektrische Straßenbahn-Omnibus von Siemens & Halske 1899



1882 erprobte Siemens den „Elektromote“ auf dem späteren Ku'damm in Berlin ¹



Siemens lieferte der kaiserlichen Post dieses Elektro-Dreirad zur Probe

Gegend zwischen dem damaligen Berliner Vorort Halensee und endete in der Nähe des heutigen Sophie-Charlotte-Platzes in Charlottenburg. Der Name des Konstrukteurs dieses Fahrzeuges ist nicht mehr genau festzustellen. Man nimmt jedoch an, dass Planung und Ausführung unter der persönlichen Leitung des damaligen Leiters der Bauabteilung von Siemens & Halske, Ingenieur Frische, vor sich ging. Zum Antrieb des „Elektromote“ wurden zwei unter dem Fahrersitz angebrachte Motoren benutzt, die von einem auf einer kupfernen Oberleitung laufenden Kontaktwagen den Strom erhielt. Die Versuche wurden abgebrochen, da es Schwierigkeiten mit der Stromabnahme gab und Siemens sich anderen Problemen zuwandte. Die Arbeiten am Oberleitungsbus wurden erst 1899/1900 in Frankreich von Lombard-Gérin und in Deutschland von Max Schiemann (> Gesellschaft für gleislose Bahnen), der als Pionier der Oberleitungsbusse gilt, sowie Carl > Stoll wieder aufgenommen. Schiemann erhielt von Siemens & Halske die elektrische Ausrüstung.

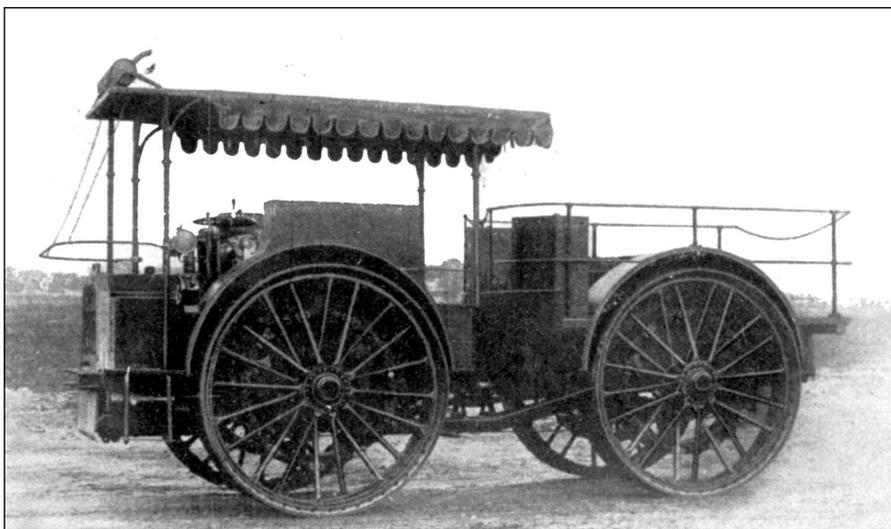


Bei der Erprobung der Siemens-Zugmaschine ¹

Obwohl erste Überlegungen der Siemens & Halske A.-G. bezüglich eines batteriebetriebenen Omnibusses auf 1886 datierten, kam Marc > Sarasin, Treptow, dieser Entwicklung zuvor. Die Akkumulatorenfabrik A.-G. Hagen, Hagen, räumte Siemens & Halske das Mitnutzungsrecht dieser Patente ein.

Am 26. Juni 1899 besichtigte der Polizeipräsident von Berlin den ersten von zwei neuen elektrischen Straßenbahn-Omnibussen der Firma Siemens & Halske. Er war 1898 von dem Oberingenieur Reichel konstruiert und bei > Lange & Gutzeit erbaut worden. 15 Personen fanden auf Sitzbänken Platz, 6 konnten auf dem offenen Hinterperron stehen.

Die Fahrzeuge können als Vorläufer des „Duo-Bus und Spurbus-Systems“



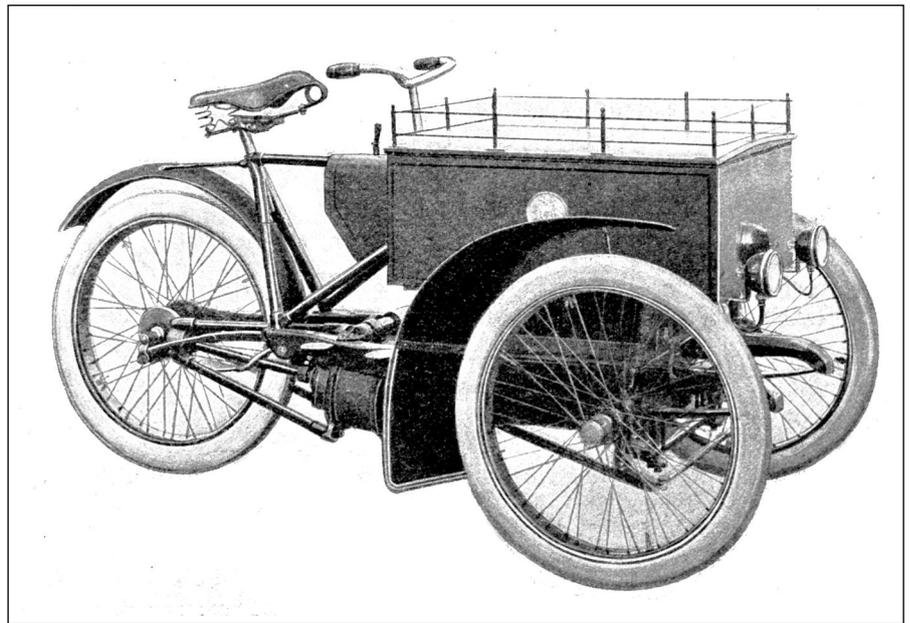
Schlepper der Siemens-Werke 1903 ¹



Versuche der Verkehrstruppen ¹

bezeichnet werden. Zwei hochklappbare Führungsrollen hielten die Busse bei der „Schienenfahrt“ in den Gleisen. Der Strom für die Fahrt und das Aufladen der Batterie wurde von den Straßenbahn Oberleitungen mit einem umlegbaren Schleifbügel abgenommen, der bei dem ersten Fahrzeug auf dem Dach in Höhe der Vorderräder, bei dem zweiten etwas mehr in Fahrzeugmitte angebracht worden war. Nach dem Verlassen der Straßenbahnstrecke lieferten die Batterien die notwendige Energie. Alle vier Räder hatten je einen eigenen 4-PS-Motor (max. 12 PS), die parallel mit 500 Volt aus der Oberleitung bzw. mit 360 Volt aus Akkumulatoren betrieben werden konnten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 28 km/h. Gebremst wurde mit den Motoren. Von den mit Pferden betriebenen Omnibussen wichen die Fahrzeuge nur dadurch ab, daß die hinteren Räder in den Wagenkasten eingebaut waren und die Vorderräder unter einem erhöhten Vorderrampen liefen. Eine Drehschemellenkung ermöglichte einen Wendekreis von 7 m. Schwierigkeiten mit den Sammlern bereiteten dem Betrieb bald ein Ende.

Als Folge des Zusammenbruchs der Leipziger Bank kam es 1902 zu einer Vereinigung der Elektrizitäts-Akt.-Ges. vorm Schuckert & Co. Nürnberg (> Schuckert) mit Siemens & Halske und zur Gründung der Siemens-Schuckertwerke (SSW).



Siemens Elektro-Dreirad 1907



Siemens und Büsing Straßenzüge



Benzin-elektrischer Straßenzug mit elektrischem Antrieb der Anhänger

Die Elektro-Dreiräder der Elektrizitäts A.-G. wurden nun auch in Berlin am Nonnendamm gefertigt (bis 0,75 t Postpakete).

...

Im selben Jahr xxxx oder 1905 ??? 1906 !!! baute Siemens-Schuckert aufgrund eines Preisausschreibens des Kriegsministeriums und des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine „Vorspanmaschine“ mit benzin-elektrischem Antrieb. Die Kraftübertragung erfolgte auf elektrischem Weg auch auf die Anhänger, die ebenfalls elektrische Motoren besaßen.

1905 nahmen die SSW sowohl Versuche mit Elektromotoren für Automobile wie auch Überlegungen im Bezug auf benzingetriebene Fahrzeuge auf.

Schuckert-Zug von 1902 nicht vergessen !

Inspiziert durch Ideen des französischen Konstrukteurs und Militär Charles Renard, konstruierte Siemens einen benzin-elektrischen Straßenzug. Im Auge hatte man sowohl die Verproviantierung des Heeres im Kriegsfall, als auch den Transport von Massengütern ohne kostenaufwendige Gleisanlagen. 1905 entstand in einer neuerrichteten Abteilung der erste Probezug.

1907 stellte Siemens-Schuckert Benzinfahrzeuge (Typ G 6/12 PS, Motor von Körting, Hannover) und Elektromobile auf der IAA in Berlin 1907 aus. Der Elektromobilbau war im Januar desselben Jahres mit Droschken aufgenommen worden.

Omnibus und einen geschlossenen Lieferwagen (2 t Nutzlast, Typ B", Typ D, Hilfwagen für Straßenbahn, Typ P Lastwagen, Typ S Lastwagen für Müllabfuhr.

Ende 1908 übernahm Siemens-Schuckert die Motorenfabrik Protos