

Der Zeit voraus

■ **ESSLINGEN:** In den 30er-Jahren gehörte die ME zu den bekanntesten Anbietern elektrisch angetriebener Fahrzeuge

VON DAGMAR WEINBERG

Elektrisch angetriebene Kleinlastwagen werden im Bereich der Nutzfahrzeuge zurzeit als „Megatrend“ gefeiert. Die Deutsche Post geht mit ihrem Lieferwagen Screenshoter ins Rennen und möchte langfristig ihre gesamte Flotte von etwa 70 000 Fahrzeugen durch stromgespeiste Mobile ersetzen. „Auf der Nutzfahrzeuge-IAA hat auch Daimler im vergangenen Jahr einen emissionsfreien Urban eTruck präsentiert“, berichtet Hans-Thomas Schäfer. Der Vorsitzende des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen (FVME) war bis zu seiner Pensionierung der letzte Vorstand der Maschinenfabrik Esslingen (ME), kennt sich mit der Geschichte des Traditionsunternehmens also bestens aus.

Als er kürzlich in einem Vortrag von den auf der Internationalen Automobilausstellung gezeigten, speziell für den städtischen Lieferverkehr kreierte Neuentwicklungen hörte, erinnerte er sich sofort an eine umfangreiche Sammlung, die der Verein geschenkt bekommen hat. Die historischen Fotos, technischen Beschreibungen und Werbeposter belegen, dass die ME ihrer Zeit voraus war. „Die Maschinenfabrik hat nämlich schon vor

mehr als 80 Jahren elektrische Lastkraftwagen gebaut und war damit gut im Geschäft“ – wie Fotos zeigen, vor allem bei der Deutschen Reichspost.

„Die Reichspost hatte bereits 1935 insgesamt 2400 Elektrofahrzeuge im Einsatz, darunter viele, die die ME gebaut hat“, erzählt der FVME-Vorsitzende. Zu den Pionieren des Elektroantriebs zählte die ME jedoch nicht. Bereits 1898 produzierte die Motorfahrzeug- und Motorenengesellschaft Berlin-Marienfelde Elektromobile. 1902 übernahm die Daimler-Motoren-Gesellschaft dann die Firma.

„In den 30er-Jahren gehörte die ME aber gemeinsam mit den Firmen Bergmann und Hansa Lloyd zu den bekanntesten Anbietern von Elektrofahrzeugen“, hat Hans-Thomas Schäfer recherchiert. Die Batterien für die Gefährte, die mit maximal 30 Stundenkilometern unterwegs waren und im Schnitt eine Reichweite von 60 Kilometern hatten, wurden zugekauft.

Zum Zug kamen die Esslinger Elektromobile nicht nur bei der Reichspost. Da die Maschinenfab-

rik eine breite Fahrzeugpalette anbot – sie reichte von einer Tonne bis hin zu schweren Dreiachs-Lastern mit zehn Tonnen Nutzlast – und zudem zahlreiche Sonderanfertigungen und Aufbauten wie Leitern oder Türme im Sortiment hatte, interessierten sich viele Kommunen für die elektrisch angetriebenen

„Warum dann im Stadtverkehr schnell fahrende Fahrzeuge mit teuren ausländischen Treibstoffen?“

Gefährte. So waren die ME-Mobile bei den städtischen Elektrizitätswerken in Freiburg und Hanaun ebenso im Einsatz wie als Müllfahrzeug in Bochum. Auch bei der Stadtreinigung setzten viele Kommunen auf Elektrofahrzeuge, sei es als Kehrwagen oder zur Kanalreinigung.

Welchen Aufschwung die Elektromobilität in den 30er-Jahren erlebte, verdeutlichen von Hans-Thomas Schäfer zusammengetragene Zahlen: Von 214 000 Lastern, die man 1936 auf den Straßen in Deutschland zählte, wurden etwa 10 000 elektrisch angetrieben. Nur drei Jahre später hatte sich die Zahl der Elektro-Transporter bereits verdoppelt. „Die ME und andere Hersteller belieferten die Post übrigens bis in die 50er-Jahre mit Elektrofahrzeugen“, erzählt der

Vereinsvorsitzende. In der Sammlung, die der Förderverein vom ehemaligen Leiter der ME-Elektrofahrzeugabteilung geschenkt bekommen hat, findet sich auch ein Blatt mit Argumentationshilfen für den Verkauf.

In der Stadt komme es weder auf hohe Geschwindigkeiten noch auf einen „großen Fahrbereich“ an, wird dort konstatiert. „Warum dann im Stadtverkehr schnell fahrende Fahrzeuge mit teuren ausländischen Treibstoffen, wenn das von ihnen unabhängige Elektrofahrzeug dasselbe auch leistet?“ Ein weiteres Argument war die 50-prozentige Steuerermäßigung. Die zeige, „dass auch die Reichsregierung die volkswirtschaftliche Bedeutung des Elektrowagens erkannt hat und seine Anwendung in jeder Weise fördert“.

Die Betriebskosten seien gering. So beliefen sich die Stromkosten für „einen Nutztonnenkilometer“ auf ein bis zwei Pfennig. Ein Benzinwagen verbräuche hingegen bei gleicher Leistung Brennstoff im Wert von drei bis vier Pfennig, rechneten die ME-Ingenieure vor. Selbst wenn

man die Kosten für die Erneuerung der Batterie einrechne, koste der „Nutztonnenkilometer“ im Schnitt nur 1,5 Pfennig. Die Aufwendungen für Reparaturen seien bei den Elektromobilen geringer als bei Benzinern. Und da Elektrowagen nicht gegen Frost geschützt werden müssen, genüge „jeder Schuppen, der das Fahrzeug gegen Witterungseinflüsse schützt“.

Nicht zu vergessen die Personalkosten: „Die einfache Bedienung des elektrischen Fahrzeugs ist unübertroffen und erlaubt, jeden anstelligen Mann damit zu betrauen. Besonders geschulte und hochbezahlte Arbeitskräfte sind also nicht notwendig.“ Rechne man alles zusammen, lägen die jährlichen Betriebskosten im Vergleich zu den

„Die einfache Bedienung des elektrischen Fahrzeugs erlaubt, jeden anstelligen Mann damit zu betrauen.“

Benzinern um 50 Prozent und um 30 Prozent niedriger als die eines Dieselfahrzeugs. „Der Elektrowagen sollte darum überall dort zur Anwendung

kommen, wo ein zuverlässiger Wagen für hohe Lasten, kleinen Fahrbereich und niedrige Geschwindigkeit gebraucht wird“, preist die Maschinenfabrik Esslingen ihre Produkte an.