



1903-07-16 – 64 325



1905

**A.B.A.M.  
1899 – 1905**

Am 4. März 1899 erwarb die Cölnler Elektricitäts-Actien-Gesellschaft vorm. Louis Welter & Co., Köln, Richmodstraße 13 und Wolfstraße 1, die Nachbaurechte für elektrische Fahrzeuge von der Société anonyme des Voitures électriques System Krieger, Paris (Ingenieur Louis Krieger begann 1896 mit Elektrowagen), und etablierte eine Abteilung Motorwagen. Im gleichen Jahr begann in einem Fabrikneubau am Vorgebirgsthor/Vorgebirgsstraße 113 in Köln-Zollstock die Fertigung von Elek-

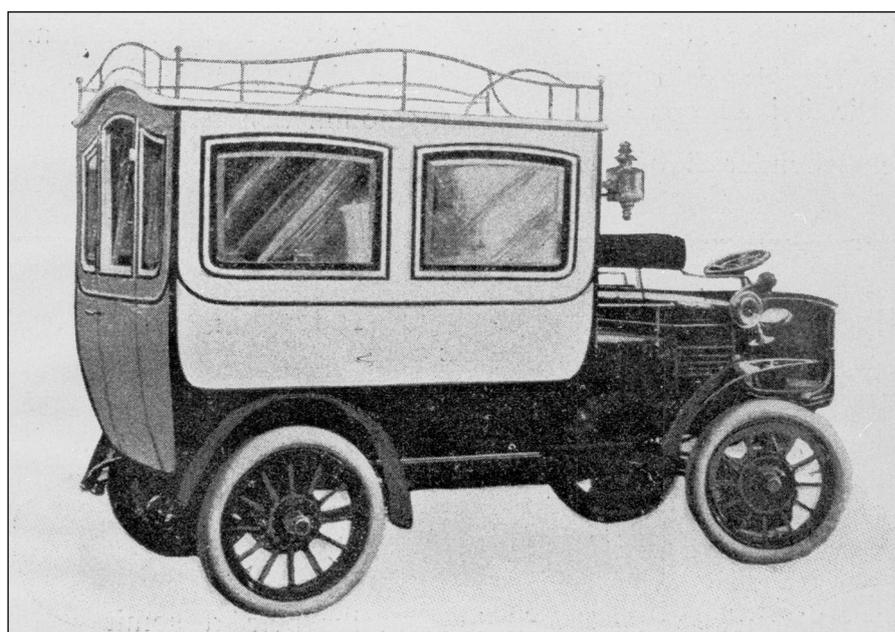
tro-Droschken, Elektro-Lieferwagen und Elektro-Lastwagen.

Als Tochtergesellschaft gründete man am 13. März 1899 die Allgemeine Betriebs-Aktien-Gesellschaft für Motorfahrzeuge (A.B.A.M.), Köln, Wolfstraße 1A (später Nr. 4). Sie diente vorrangig als Betriebs- und Vertriebsgesellschaft und hatte ihre Ladestation in der Poststraße 26. Die A.B.A.M. unterhielt in Köln und Düsseldorf (bis 1902) Droschken- und Fuhrunternehmen, um die Leistungsfähigkeit der Elektrofahrzeuge zu demonstrieren.

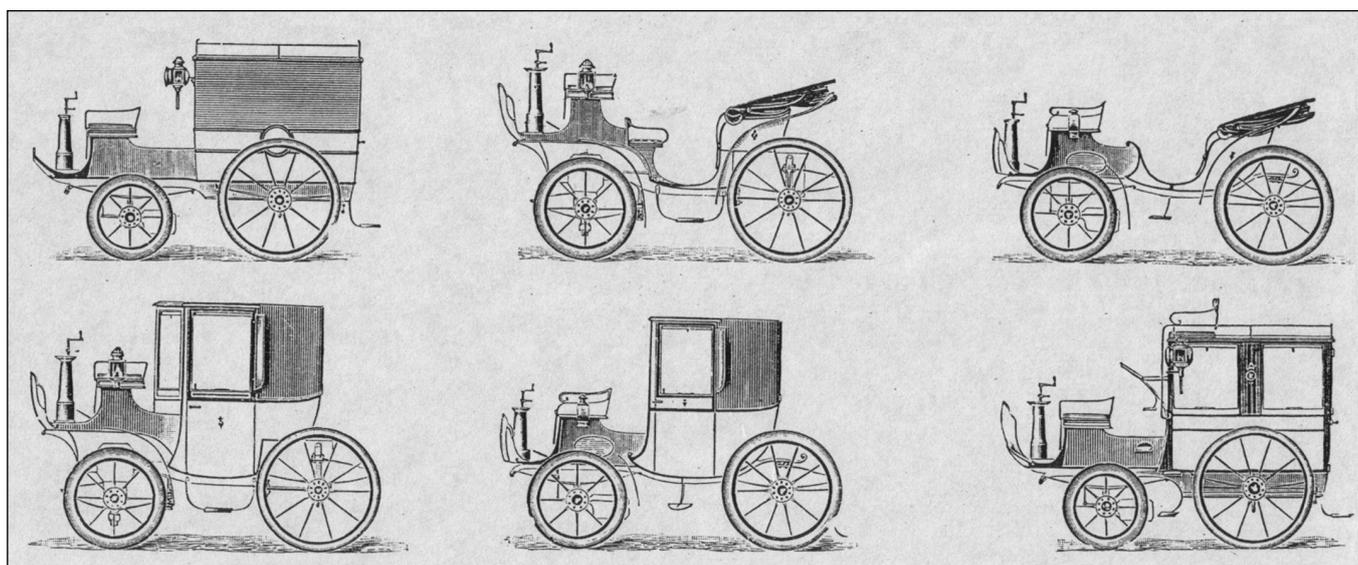
Der Antrieb der A.B.A.M.-Elektrowagen (bisweilen auch als Welter-Wagen bezeichnet) erfolgte mittels zweier

seitlich schwingend aufgehängter Elektromotoren über die Vorderräder (System Krieger). Die Fahrzeuge kamen durch elektrische Kurzschlussbremse sowie Bandbremse mit Fußhebel zum Stillstand. Die Motoren stammten anfänglich von der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft > Schuckert & Co., Nürnberg, die Batterien lieferte die Kölner Accumulatorenwerke Gottfried Hagen (KAW), Kalk b. Köln/Rh. (> Hagen, Gottfried).

Als Chefingenieure fungierten in rascher Folge die Ingenieure Heinrich Welter, Gustav Magdeburg, Louis Welter und William H. Hilger. 1900 wurde die A.B.A.M. enger an die Cölner Elek-



ABAM-Hotelomnibus



ABAM-Karosserietypen des Jahres 1900

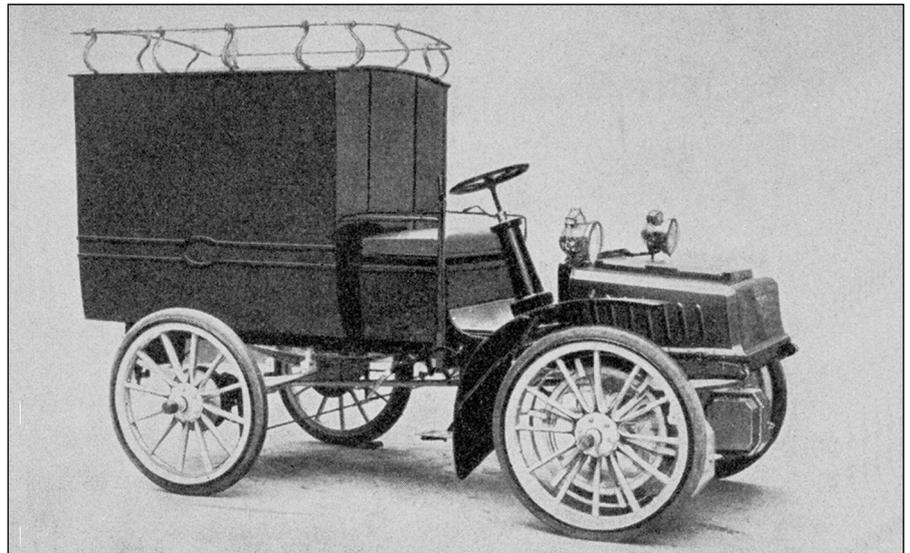
tricitäts-Akt.-Ges. (ab 27. Juni 1901: Welter Electricitäts- und Hebezeug-Werke) gebunden, die nun die elektrische Ausstattung lieferte. Den Bau der Elektro-Omnibusse und -Lastwagen übertrug man der Waggonfabrik vorm. P. Herbrand & Cie. (> Herbrand), Köln-Ehrenfeld, die ebenfalls Aktienanteile an der A.B.A.M. hielt.

Nach Verlusten im Geschäftsjahr 1901/1902 übernahm die A.B.A.M. die Herstellung der Elektro-Fahrzeuge in eigener Regie. Technischer Direktor wurde der Ingenieur R. Höhne, kaufmännischer Direktor Franz Kriebel.

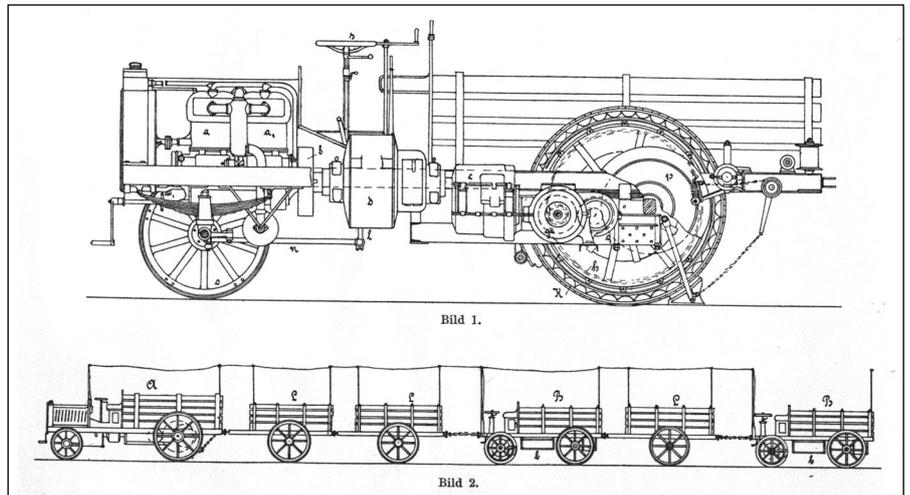
Unter dem Eindruck des französischen Renard-Trains (Konstrukteur: Colonel Charles Renard), der 1903 die deutschen Automobil- und Militärtechniker in Atem hielt, entwarf der A.B.A.M.-Ober-Ingenieur Ansbert Vorreiter, einen benzin-elektrisch betriebenen Straßenzug (System Krieger), der jedoch nicht verwirklicht wurde (> Müller-Straßenzug).

1904 erlebte die Gesellschaft einen kurzen wirtschaftlichen Aufschwung. So beteiligte man sich an der Gründung des Elektrodroschkenbetriebs Elektromobil G.m.b.H., Berlin.

Für das erste Feuerwehr-Elektromobil der Firma > Flader lieferte die A.B.A.M. 1904 den elektrischen Antrieb. Die Kölner Schokoladenfabrik Gebr. Stollwerck bezog zwei Lastwagen (1,5 und 4 t Nutzlast), die mit schnell



Lieferwagen der ABAM 1905



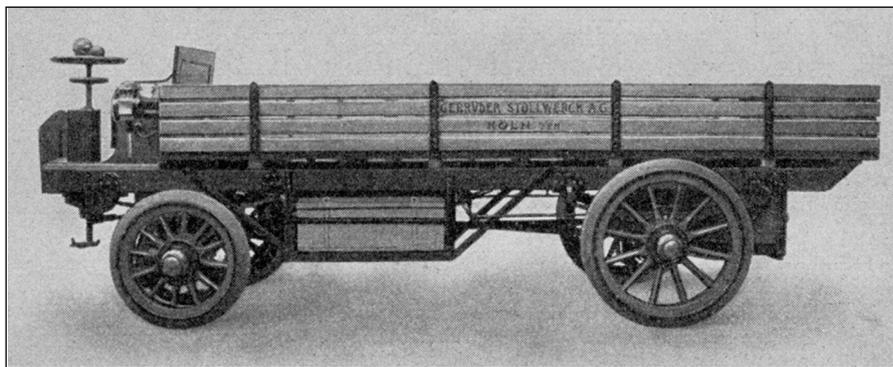
Ansbert Vorreiter, der Chefingenieur der ABAM, entwarf 1903 einen Hybrid-Lastzug auf Basis eines NAG-Lastwagens und der Krieger-Elektrik.



Der Kaiserlichen Post in Köln stellte die ABAM 1905 zwei Briefträgerwagen für Versuche zur Verfügung

aufmontierten Bänken als sogenannte Sommer-Omnibusse täglich 18 bzw. 34 Arbeiter vom Werk zur Wohnungskolonie brachten.

1905 wurden weitere Elektro-Liefer- und Lastwagen gebaut. Unter anderem orderte die Kaiserliche Post je einen Briefträger- (zwei Elektromotoren von je 3,5 PS) und einen Pakettransportwagen zur Probe. Noch Ende des gleichen Jahres stellte die A.B.A.M. die eigene Fahrzeugherstellung ein.



Viertonnen-Lastwagen der Schokoladenfabrik Stollwerk in Köln 1903

**„A. B. A. M.“**  
**„Allgemeine Betriebs-Aktiengesellschaft für Motorfahrzeuge“**  
 Telefon: 4535 • **KÖLN a. Rh.** Poststrasse 26 • Telegr.-Adr.: Motor.  
 Elektrische Wagen (System Krieger) — SPEZIALITÄT: Elektrische Lastwagen, Geschäftswagen und Omnibusse.

Werbung der ABAM 1905

# Elektrische Wagen

## System Krieger

==== D. R. P. ====

12mal mit Goldner Medaille prämiert, Grand Prix, Weltrekord für Elektromobile.

Vorderantrieb, dadurch ein sicheres Fahren auf nassen Strassen.

\* Einfachste Konstruktion \* Elegante Formen \* Geräuschloser Lauf. \*

### Die besten Wagen für Stadtverkehr u. Warentransport.

Als Motordroschke in Berlin, Cöln etc. bestens bewährt.

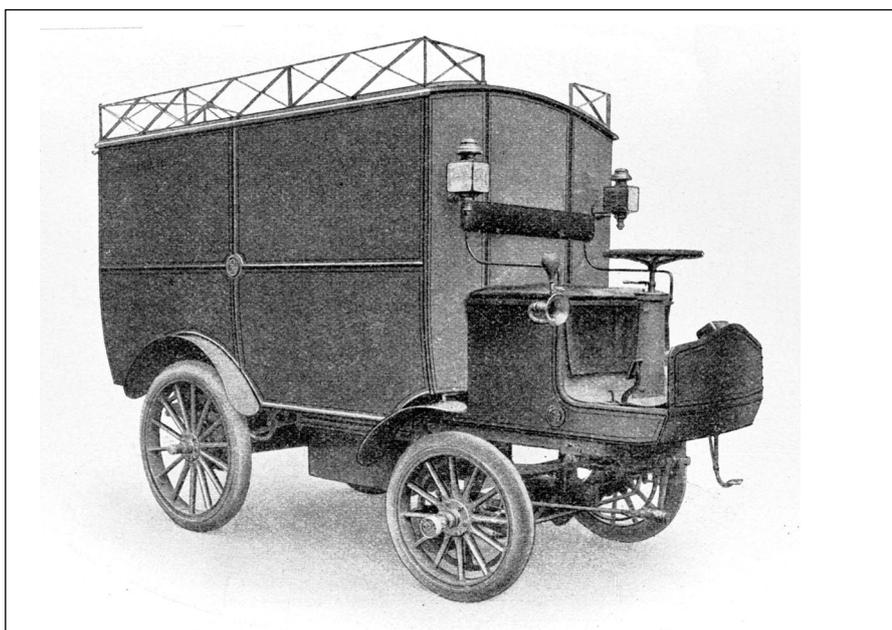
Geschäftswagen mit auswechselbarem Wagenkasten (Tonneau, Phaeton, Break).  
 Besitzer elektrischer Anlagen von 110 Volt werden um Adresse gebeten  
 zwecks Aufnahme in unser Verzeichnis der Ladestationen für Elektromobile.

Allgem. Betriebs-Aktienges. f. Motorfahrzeuge, Cöln.

ABAM-Werbung 1905

Wegen mangelnder Gewinnaussichten der deutschen Lizenznehmerin hatte die inzwischen in Compagnie Parisienne des Voitures Electriques (Procédés Kriéger), Paris-Puteaux, umbenannte Lizenzgeberin am 19. Juni 1905 mit mehreren französischen Industriellen und unter Mitwirkung der A.B.A.M. die Kriéger Automobil Aktiengesellschaft als direkte Zweigniederlassung in Berlin SW, Wilhelmstraße 131/132, gegründet. Vorstand des neuen Unternehmens wurde Franz Kriebel, der sich in Berlin niederließ. Die Gesellschaft machte jedoch schon im ersten Jahr so große Verluste, dass die Pariser Gesellschafter am 17. Mai 1906 die Kriéger-Patente mitsamt der Berliner Tochter in die am 28. Dezember 1905 gegründete Norddeutsche Automobil- & Motoren-Akt.-Ges. (Namag), Bremen, einbrachten. Dadurch konnte die > Namag noch vor Fertigstellung ihres Werkes bereits Lloyd-Kriéger-Elektromobile ausliefern.

Als Verkaufsbüro der Namag bestand die Kölner A.B.A.M. bis zum 12. Dezember 1907 weiter und ging nach neuerlichen schweren Verlusten in einem neugegründeten Kölner Droschken-Unternehmen auf.



Versuchswagen der Kaiserlichen Post und Vorläufer der Lloyd-Elektro-Paketwagen 1905

---