





1911-05



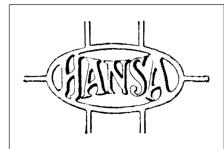
(1911) 18.01.1912 - 155 638



(1911) 27.06.1913 - 186 930



(1911) 15.03.1912 - 161 465 (W)

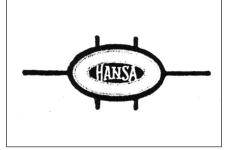


1912

Hansa 1905 – 1914 1921 – 1929

Die Hansa Automobil-Gesellschaft m.b.H., Varel bei Oldenburg, Teichgartenstraße, wurde am 29. Dezember 1905 von dem Ingenieur Johann Friedrich August Sporkhorst (17. Juni 1871–1940, 1916: Geh.-Baurat; Dr.-Ing.) und dem Buchdruckereibesitzer Dr. Robert Anton Hinrich Allmers (10. März 1872–1951) gegründet.

Die befreundeten Gründer hatten bereits im Herbst 1903 ein Reibradgetriebe (D.R.P. 193 747, erteilt 1906) angemeldet. Durch einen Besuch bei der Aachener Automobilfabrik > Cudell-Motor-Compagnie bestärkt, nahmen die beiden in Räumen der Vareler Weberei Tameling & Stöve Nachf., deren Miteigentümer Sporkhorst war, den Bau eigener Automobile auf. Mit Zweisitzern des Typ A6 (3/6-7 PS-Einzylinder) begann die reguläre Fertigung 1905/1906 in einem Fabrikneubau. Motore bezog man von De Dion und Alcyon aus Frankreich sowie von Fafnir. Die Rahmen-Konstruktion hatte man von der französischen Firma Alcyon, Courbevoie, kopiert. Als eigene Schutzmarke wurde am 28. Dezember 1905 HAG (Hansa Automobil-Gesellschaft) beantragt.



27.06.1913 - 186 930



1908

Auch Dreiräder, eine Konstruktion des damals sehr bekannten Motordreiradfahrers M. Rivierre, stellten die Norddeutschen auf der Berliner Automobilausstellung 1906 vor. Ein wassergekühlter 4-PS-Motor sorgte per 2-Gang-Getriebe und Kette für den Antrieb. Sie konnten entweder mit Gepäckkasten oder auch mit Vordersitz ausgerüstet werden, ihre Höchstgeschwindigkeit betrug etwa 50 km in der Stunde.



Hansa-Geschäftswagen 1907 Typ A10 für 0,5 t Nutzlast<sup>1</sup>

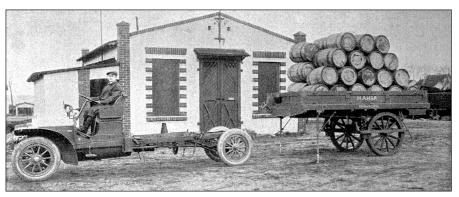
Auf Basis der ersten kleinen HAG-Voituretten des Typs A6 und des 1906 herausgebrachten A10 (5–6/10–12 PS-Zweizylinder-V-Motor), verließen bereits erste Lieferwagen den Betrieb. Rasch avancierten die Vareler zu Pionieren des zukunftsträchtigen, am großen Luxuswagen orientierten Kleinwagens. Gegen Ende 1906 kam aber auch schon das größere 22/28-PS-Vierzylin-

der-Modell heraus. Die Einzylinder-Type gab es nun mit 8/9 PS (Typ A9).

Zur Produktionsausweitung erwarben am 27. Mai 1907 die beiden Gründer mit Unterstützung des Rentiers Franz Koppen (1838–1910), dem Schwiegervater von Robert Allmers, das umfangreiche Werk der Aktiengesellschaft für Maschinenbau und Eisenindustrie in der Nähe des Bahnhofs

PS-Vierzylin- senindustrie in der Nane des Bannnois

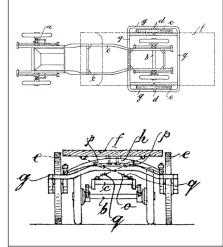
Hansa-Spezial-Lkw nach dem DRP 209 254 von Friedrich Lüthke aus Bremen 1



Hansa-Spezial-Lkw für Huckepacktransport 1909 <sup>1</sup>

Varel. Damit besaß man eine eigene Stahl- und Aluminiumgießerei, eine große Schmiede mit Dampfhammer, Tischlerei und Stellmacherei sowie eine vorzüglich eingerichtete Abteilung für Blechbearbeitung und Stanzsachen. Nach dem Umzug im Juli wurde das alte Werk weiter zum Karossieren und Lackieren benutzt. Konstruktionschef der Motoren- und Getriebebau-Abteilung wurde 1907 der Oberingenieur Otto Garbe (1872-?), der seine bei der belgischen Automobilfabrik La Métallurgique (> Bergmann-Metallurgique), gewonnen Erfahrungen in den Bau eines Hansa-eigenen Vierzylinder-Blockmotors einbrachte. Anschließend ging er zur belgischen Automobilfirma Imperia, Nessonvaux/Belgien.

Haupttypen waren die Vierzylindermodelle 6/12 und 10/18–20 PS, neben einem 30 PS-Vierzylinder (22/28 PS!) und Ein- sowie 12-PS-Zweizylinder-



Lüthke-Patentausschnitte DRP 209 254



Hansa-Lieferwagen A14 und der Spezial-Huckepack-Lastkraftwagen mit sechs Rädern während der Subventionsfahrt 1909 <sup>1</sup>

Modellen. 1908 erschien Typ A (6/14 PS), Modell 1909.

1909 nahm Hansa mit einem luftbereiften Spezial-Lastkraftwagen (18-PS-Benzol-Vierzylinder, 85×100) am Internationalen Motorlastwagen-Wettbewerb teil. Der Zweitonner, ein Prototyp nach dem D.R.Patent 209 254 des Bremers Friedrich Lüthke, bestand aus einem Maschinenwagen des Typs B 20 (10/18 PS) und darauf federnd gelagertem Lastträger mit zwei eigenen eisenbeschlagenen Rädern. Er wurde als 6-Rad-Lkw bezeichnet. Man erhoffte sich, mit diesem frühen Aufliegersystem den Motorwagen während des Beladens der Aufliegers anderweitig nutzen zu können. Zudem erprobte man das Vierzylinder-Modell A 14 (6/14 PS, 76×86) als Lieferwagen für 0,5 t Nutzlast mit Benzolbetrieb. Eine Goldene Medaille errang seine Kombinations-Karosserie. Diese Wechselkarosserie, die es unter anderem in der dreifachen Ausführung Lieferungswagen – Doppelphaeton - Zweisitzer gab, verwendete man auch für die 8/18 PS-, 10/22 PS- und 17/36-PS-Vierzylindertypen.

Die im Februar 1910 vereinbarte Interessengemeinschaft zwischen der Hansa Automobil-Gesellschaft und der 1906 gegründeten Reichenberger Automobil-Fabrik (Marke: RAF), Rosenthal bei Reichenberg in Böhmen, zur gegenseitigen Benutzung von Konstruktionen und Patenten währte nur kurz. RAF-Lizenz-Modelle waren die Typen C 26 und C 45 (Zahl = Brems-PS).

Zum April des gleichen Jahres trat Nathan Stern (1879–1975), von den Frankfurter > Adler-Werken kommend, als Betriebsleiter und Leiter des Konstruktionsbüros bei Hansa ein, wo er bis September 1914 blieb. Unter ihm erlebte das Typenprogramm auch mit Hansa-Lieferwagenbauten eine Blüte.

Die Pkw-Palette umfasste ab 1910 die Typen A (6/16 PS), B (8/18 PS), C (8/20 PS) sowie die 1911 vorgestellten Modelle D (10/30 PS) und E (15/45 PS). Als Kombinationswagen bot man den Typ LA 16 (6/16 PS) für 0,5 t Nutzlast an, der Lieferungswagen Typ LC 20 (8/20 PS) trug 0,9 t Nutzlast.

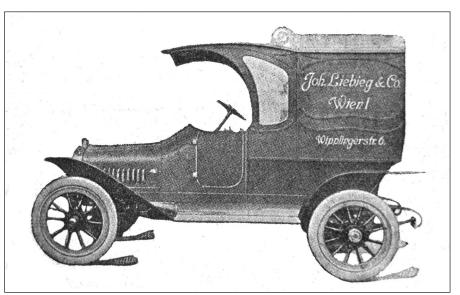
Den Entwurf für das neue Hansa-Markenzeichen – eine Kraweele – gestaltete der bekannte Maler Paul Roloff. 1912 gründete Hansa zudem eine Verkaufsorganisation in England, die Hansa Cars Limited, London, unter Leitung von Mr. William Morris (dem später berühmten englischen Automobilbauer).

Stetig wachsende starke Nachfrage nach Hansa-Wagen hatte erhebliche Werksvergrößerungen zur Folge. Von 1910 bis Ende 1911 wurde das Kapital von 500 000 über 1,1 Millionen auf 2,6 Millionen Mark erhöht.

Da die ausufernde Produktpalette in Varel mehr Platz und Kapital brauchte, wandelte man die Firma am 10. Januar und 21. Februar 1913 (mit Wirkung ab 1. Januar 1913) zur Hansa-Automobil-



Hansa-Werbung für das komplette Programm mit Wechselkarosserien 1909 <sup>1</sup>



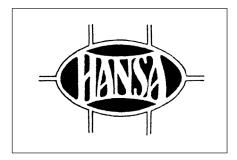
Hansa 1911 <sup>1</sup>

werke Akt.-Ges. (4,5 Mill. Mark Aktienkapital) um. Zu den Gründern gehörten der Kaufmann Anton Günther Rieniets und der Rechtsanwalt Dr. jur. Bernhard Daniel Danziger aus Bremen, der Münchner Kunstmaler Paul Alexander Roloff und Dr. med. Friedrich Karl Arnold aus Großenhain/Sachsen. Am 19. März 1913 erwarb man gegen Aktienanteile das Bielefelder Werk der Firma Ramesohl & Schmidt A.-G. (> Westfalia) und be-

gann dort ebenfalls Hansa-Wagen zu bauen.

Unter Ingenieur Stern entstanden als weitere Hansa-Modelle der G (36 PS) und 1913 der L 6/18 PS, der erste Hansa-Vierzylinder in Monobloc-Bauweise mit Schneckengetriebe statt Kardan-Antrieb auf die Hinterräder.

Im Jahr darauf (22. Mai 1914) fusionierte die Aktiengesellschaft mit der größeren, aber vor dem Konkurs stehenden Norddeutschen Automobil-



1912 - 1924



1929

und Motoren-Aktiengesellschaft, Bremen (> Namag). Aufgrund dieses Zusammenschlusses verlegte Hansa den Firmensitz nach Bremen und wandelte den Namen in Hansa-Lloyd Werke A.-G. um. Markenname wurde > Hansa-Lloyd. Hansa-Kleinwagen und Lloyd-Lkw, sowie das vielseitige Lloyd-Elektro-Fahrzeug-Programm er-



Umbau eines Hansa-Wagens per Wechselkarosserie zum Lieferwagen 1913 <sup>1</sup>



Hansa-Lieferwagen 1928



1929 - 1931



1935

gänzten sich vorzüglich. Gleichzeitig führte man Linkslenkung ein.

Im Ersten Weltkrieg erlebte die Hansa-Lloyd Akt.-Ges. einen trügerischen Aufstieg, dem in der komplizierten Nachkriegszeit der Niedergang folgte.

Das Bielefelder Werk wurde 1921 an die Hansa-Präzisionswerke Akt.-Ges. verkauft. Am 7. Mai 1921 verselbständigte sich das Werk in Varel wieder als Hansa Automobil- und Fahrzeugwerke A.-G (ab 8. September 1923 Hansa Automobilwerke A.-G.). Das Unternehmen blieb jedoch in der 1919 gegründeten Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken G.m.b.H. (> G.D.A.), Berlin NW 7, als assoziertes Mitglied.

Direktor Jakob Holler war von Ende 1921 bis 1924 Vorstandsmitglied. Dann gründete er die erfolglose Automobilfabrik Holler Akt.-Ges., Bremen bzw. Berlin (19.3.1924 bis 9.2.1929).

Während Hansa die letzte Serie des 10/32-PS-Konstruktion von 1914 fertigte, baute der zum Baurat avancierte Sporkhorst einen kleinen Typ 8/26 PS genannten Vierzylinder-Wagen (Typ P), der jedoch an der Bremse 36 PS leistete (78×110). Er lehnte sich an den schwereren Alpensiegertyp von 1914 an und wurde auch als Lieferwagen angeboten. Im Juni 1924 löste Theodor Hanemann Holler als Direktor ab. Ende Dezember trat Jakob Schapiro, der versuchte ein

Auto-Imperium aufzubauen (> Daimler, > Benz), nach längerer Oppositionszeit in den Aufsichtsrat ein.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin kamen die Hansa-Modelle erstmals mit einer Vierrad-Bremse, bestehend aus einer Kombination von Vorderrad- und Getriebebremse.

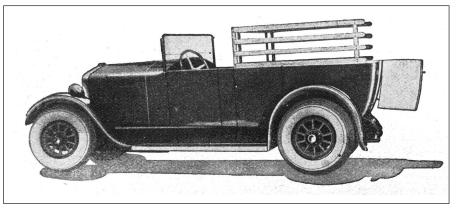
Im März 1926 ging das Aktien-Paket Schapiros in holländischen Besitz (Industrielle Disconto-Maatschappij, Amsterdam) über. Als eine Kreditaufnahme trotz guter Auftragslage scheiterte, meldeten die Vareler am 22. April eine Geschäftsaufsicht an, in deren Folge auch die relativ unbedeutende Hessische Automobil- und Maschinen G.m.b.H., Friedberg in Hessen, wegen unbezahlter Warenlieferungen zahlungsunfähig wurde.

Der Allein-Vertriebsvertrag mit der GDA wurde auf allgemeinen Vertrieb

zurückgestuft und leitete damit deren Auflösung ein. Mit Hilfe des Staates Oldenburg, der Stadt Varel sowie einer Bankengruppe und Privat-Interessenten versuchte man die Sanierung der Hansa am 29. November 1926 per Zwangsvergleich. Die Geschäftsaufsicht endete.

Im März 1927 hatte man die Fabrikation des Ilse-Wagens sowie die Pläne und Patente des "Ilse"-Zweitaktmotors von der Fürst-Stolberg-Hütte > Ilsenburg übernommen und beabsichtigte, die Konstruktion weiter zu entwickeln, was jedoch unterblieb.

Mit neuen Wagen konnte man sich dann auf der Technischen Frühjahrs-Messe 1928 in Leipzig zeigen, entwicklungskostensparend hatte man sich auf billigere amerikanische Motoren eingelassen. Den Lieferwagen-Typ A 6 stattete man mit einem 13/65-PS-Continental-Sechszylindermotor aus. Mit



8/36-PS-Hansa-Kombinationswagen als Lieferwagen 1928 <sup>1</sup>



Hansa-Lieferwagen Combi Rural in Argentinien 1960 – 1961 <sup>1</sup>

dem Schnellastwagen Typ T 20 (13/60-PS-Buick-Sechszylinder) für 1,5 t und Typ T 40 (18/80-PS-Buick-Sechszylinder) für 2,5 t Nutzlast versuchte man 1928 zudem, in dem heißumkämpften Marktsegment Boden zu gewinnen.

Nach weiteren finanziellen Misserfolgen half auch ein 500000-Reichsmark-Kredit der Stadt Varel nichts mehr. Ende September trat ein Abkommen in Kraft, das den Verkauf der Hansa-Wagen durch die Hansa-Lloyd A.-G. regelte. Anfang Dezember bewilligten die Anteileigner die Vollfusion und den Übergang des Vermögens der Hansa Automobil-Werke als Ganzes auf die Hansa-Lloyd. Kurz zuvor war die Aktienmehrheit der Hansa-Lloyd von der Goliath-Werke Borgward & Co. G.m.b.H. (> Goliath, > Borgward) übernommen worden. Man brachte einen Teil der Maschinen nach Bremen und verkaufte den Rest. Borgward nutzte den Markennamen Hansa bis in die 50er Jahre des letzen Jahrhunderts für seine Pkw-Modelle.