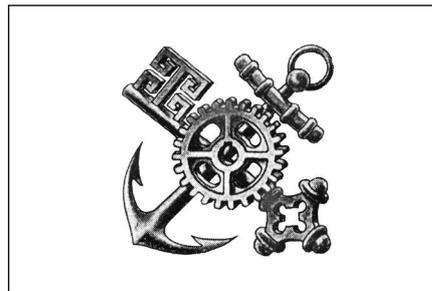




1906



1908



1908

**Namag
1906 – 1914**

Die Norddeutsche Automobil- und Motoren-Act.-Ges. (Namag), Bremen-Hastedt, wurde am 17. Mai 1906 von der Compagnie Parisienne des Voitures Electriques (Procédés Kriéger) Société Anonyme, Puteaux bei Paris, der Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik, Bremen, und einem Konsortium unter Führung der Deutschen Nationalbank Bremen mit einem Aktienkapital von 2,25 Mill. Mark auf Initiative des Generaldirektors der Norddeutschen Lloyd Dr. Heinrich Wiegand gegründet. Aufsichtsratsvorsitzender war Georg Heinrich Plate (Norddeutscher Lloyd), im Vorstand saßen die Bremer Ingenieure Hans Siegmund Meyer (1873–1935, ab 1925 Dr.-Ing. h.c. Senator Meyer) und bis 1910 Friedrich Kübler.

Durch die Übernahme der Kriéger Automobil A.-G. (> A.B.A.M.), Berlin, einer Zweigniederlassung der Pariser Muttergesellschaft, war die Möglichkeit gegeben, schon frühzeitig mit dem Verkauf von Fahrzeugen zu beginnen.

Die Namag zählte zu einem der zahlreichen ehrgeizigen Industrieprojekte des Norddeutschen Lloyd, bzw. des xxxx Heinrich Wiegand, der von dem Gedanken ausging, dass zur Erhaltung der Bedeutung der Hansestadt Bremen eine starke Industrie an der Wasserkante notwendig wäre.

In einer von der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik im Bremer Freihafen angemieteten provisorischen Werkstatt begann die Fahrzeugproduktion, während ein eigener Fabrikneubau in Bremen-Hastedt, Föhrenstraße, erst 1907 bezogen werden konnte.



1912



1913

Im Programm der Namag standen an erster Stelle Elektro-Lieferwagen und -Lkw, Markenname „Lloyd-Kriéger“, daneben aber wurden auch hochwertige Elektro-Pkw gebaut. Bis 1909 experimentierte die Namag mit benzin-elektrischem Antrieb (20–30-PS-Vierzylindermotoren für 4–5-t-Lkw), sog. „Lloyd“-Mixte Wagen. Beim reinen Elektroantrieb „System Kriéger“

wirkte die Kraft auf die Vorderräder. Einer der besten Kunden war die Post, die in großer Zahl Lloyd-Elektromobile Typ Lo (0,75 t Nutzlast) für den Zubringerdienst von der Namag bezog. Seine zwei Elektromotoren, die auf die Vorderräder wirkten, leisteten je 3,5/6 PS. Daneben lieferte man auch Hotelomnibusse für etwa 10 Personen auf dem gleichen Fahrgestell. Soge-



Erster elektromobiler Leichenwagen in Berlin 1906: ein Namag-Lloyd-Wagen ¹

nannte Plateau-Wagen (Pritschenwagen) besaßen eine maximale Tragfähigkeit von 1,5 t. Als Spezialität standen Chassis für Feuerwehr- und Krankenwagen im Programm.

Eng liiert mit der Namag waren die elektrotechnische Abteilung der Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik G.m.b.H., die 1907 gegründete Nordeutsche Waggonfabrik A.-G. (Eisen- und Straßenbahnwagen, Aufbauten für Omnibusse und Lkw, siehe auch > Mako) und die Bremer Wagen- und Karosserie-Werke vorm. Louis Gaertner m.b.H. (Pkw-Aufbauten). Die Namag selbst besaß eine Montagehalle, Dreherei, Modelltischlerei, Schmiede, Einfahrbahn und ihre eigene Verwaltung. Die Kapazität lag bei 300 Wagen pro Jahr. In Bremen wurden nicht nur die Fahrgestelle und Aufbauten produziert, sondern auch die Elektromotoren hergestellt. Im gleichen Jahr trat der Ingenieur Hans Sigmund Meyer an die Spitze des Unternehmens.

Bei dem 1908 aufgenommenen Benzin-Fahrzeugprogramm (Marke: Lloyd) waren die Benzin-Lastwagen für 3 und 5 t Nutzlast bedeutsam. Sie wurden mit Kettenantrieb ausgestattet und entsprachen den Bedingungen der vom Staat subventionierten Lkw. Die Kraft lieferte ein 10/16-PS- bzw. ein 22/30-PS-Vierzylindermotor. Konstruiert waren sie von Joseph Vollmer (u. a. > NAG), der seit 1906 in Berlin ein eigenes Konstruktionsbüro unterhielt, die Deutsche Automobil-Konstruktionsgesellschaft m.b.H. Bei den ersten Fahrzeugen war der auch bei der NAG gebräuchliche Rundkühler dominierend. Schon 1909 wurden sie durch eine andere Konstruktion ersetzt. Zum Internationalen Motorlastwagen-Wettbewerb 1909 hatten es die Namag-4-t-Lkw schon auf eine Leistung von 35 PS gebracht. Als Antriebsstoffe verwendete man wie vorgeschrieben Benzin, Benzol und Schwerbenzin.

Von 1909 bis 1912 übernahm die Namag den Bau der Oberleitungsfahr-

zeuge (O-Busse und Oberleitungs-Lkw) für die im gleichen Jahr gegründete Köhlers Bahn-Patente-Gesellschaft m.b.H., Bremen (später Bremen – Berlin). Der Ingenieur Willy Köhler hatte das letzte Oberleitungssystem in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg entwickelt

Obwohl die wirtschaftliche Lage der Namag stets prekär war, galten ihre Wagen als das Beste vom Besten auf dem deutschen Markt, hinter dem Unternehmen stand schließlich eine der renommiertesten und größten Reedereien der Welt, die sich keineswegs von einem automobilen Anhängsel den Ruf verderben lassen wollte. 1911 musste das Unternehmen saniert und das Grundkapital von 3,032 auf 2,92 Mill. M. gesenkt werden.

Zur Brüsseler Weltausstellung 1910 unterschied die Namag nach der Motorleistung ihrer Vierzylindermotoren vier Haupttypen von Lloyd-Nutzfahrzeugen. Als kleinsten Typ stellte man den Lieferwagen Typ 9/18 PS für 0,75 t



Elektro-Paketwagen der Kaiserlichen Post Berlin

Nutzlast aus. Einen 15/30-PS-Motor baute man sowohl in 1,25-t-Lloyd-Lieferwagen, in den Dreitonner Typ 30 L als auch in Krankenwagen, Hotelomnibusse und Omnibusse für 16 bis 20 Personen ein. Der stärkere 22/44-PS-Motor fand wieder im 1,25-Tonner, aber auch im 2,5-Tonner und im Omnibus für 20 Personen Verwendung. Ein langsam laufender 35-PS-Motor stand den militärisch subventionierten Lastzügen (Typ 35 L) mit bis zu 10 t Gesamtnutzlast und großen Omnibussen zur Verfügung. Insgesamt 41 Lloyd-Armeelastzüge und 5 Einzel-Lkw erhielten für den Subventionszeitraum 1909/1910 bis 1913/1914 Fördermittel.

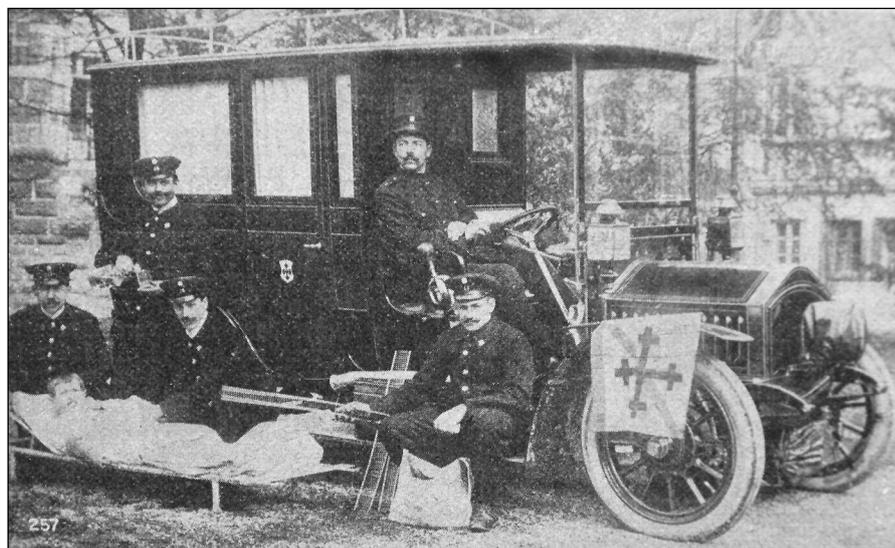
Im Modelljahr 1913 bot die Namag mit einem 10/25-PS-Vierzylinder ihre Lieferwagen Typ 25 T 0,75 (0,75 t Nutzlast) und 1,25-t-Kleinlastwagen Typ 25 T 1,25 an. Der 2,5-Tonner hatte einen 35-PS-Motor, der Dreitonner einen 52-PS-Motor. Der 3-5-t-Lloyd-Lkw Typ 50 L 3 wurde durch einen 50-PS-Motor zum Laufen gebracht. Schwerster Lloyd-Lkw war der neue Subventions-Lastzug 38 L 5 mit einem 31/60-PS-Vierzylindermotor. Sitzplätze für 16 Personen bot der Omnibus Typ 50 L 2,5 (22/52 PS). Auf dem gleichen Fahrgestell präsentierte die Namag eine benzinbetriebene Feuerspritze Typ 50 L 2,5 mit Kardantrieb und revolutionärer Luftbereifung! Für den Export nach Afrika und Argentinien bot die Namag sogenannte Lloyd-Camp-Wagen (40 PS), die mit sehr breiten Rahmen und hohen Reifen versehen wurden. Ihre Spurbreite berücksichtigte die dortigen Straßenverhältnisse und entsprach der von Ochsenkarren.

Nachdem man 1909 versucht hatte, mit auf Elektrobetrieb umgebauten Pferde-Kehrmaschinen die Straßenreinigung zu bewältigen, fand die Namag durch einen speziellen Elektroschlepper Zugang zum Kommunalfahrzeugsektor. Im Frühjahr 1912 lieferte man die ersten von insgesamt 14 dieser Fahrzeuge für die Müllabfuhr in Altona (Hamburg) aus. Mit einer starren Verbindung wurden die Schlepper (Vorsteckwagen) mit Straßen-Kehrmaschinen, Straßen-Spreng- oder Müllabfuhrwagen gekoppelt. Der Antrieb der

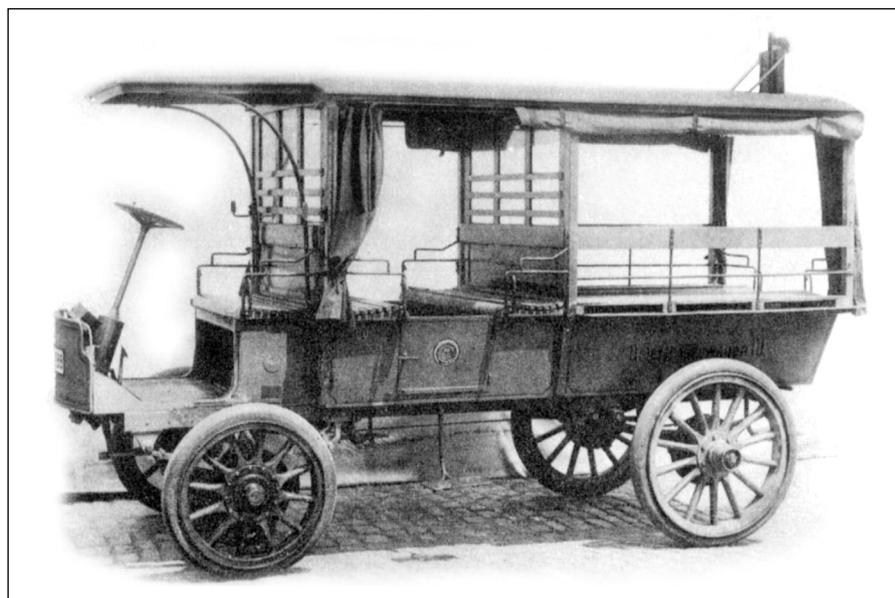
Vorderräder erfolgte durch zwei 5-PS-Elektromotoren per Ritzel.

Da die Aktionäre fast acht Jahre keinen Pfennig Dividende sahen, atmeten sie am 22. Mai 1914 endlich auf: Die Namag fusionierte nach dem 7. März 1914 mit der prosperierenden > Hansa Automobil-Werke A.-G., Varel zur Hansa Lloyd Werke Aktiengesellschaft. Markenname wurde > Hansa-Lloyd.

Der Markenname > Lloyd wurde nach dem Zweiten Weltkrieg wieder von > Borgward aufgegriffen.



Elektro-Sanitätswagen 1913



Offener Elektro-Briefträgerwagen von Namag 1907