

NDB-Artikel

Meyer, Sigmund (genannt *Hans Sigismund*) Industrieller, * 11.9.1873 Hannover, † 27.2.1935 Bremen. (israelitisch, dann konfessionslos)

Genealogie

V → Sigmund (ca. 1840–73, isr.), Kaufm. in Bochum, möglicherweise S d.
→ Simon (ca. 1809–71), Pferdehändler, u. d. Jette Cahen (* ca. 1818);

M Helene (1845–1919), T d. → Alexander Simon (1798–1878), Bankier in H., u. d. Fanny Worms († 1868);

Om → Moritz (1837–1905), Bankier, Konsul, Initiator d. Jüd. Gartenbauschule in H.-Ahlem (s. BJ X, TI.);

– ♀ Hannover 1901 Therese (1878–1938), T d. Heinrich Eduard Eichel, Kaufm. in H., u. d. Therese Emilie Stoll;

2 T.

Leben

Nach Abschluß des Realgymnasiums in Hannover lernte M. ein Jahr in der Elektrotechnischen Abteilung der Gebr. Körting OHG. Dann studierte er an der TH Hannover Maschinenbau und Elektrotechnik. 1893 ging er nach Zürich, wo er an der ETH sein Diplom erwarb. Anschließend arbeitete er drei Jahre bei der Firma General Electric in Schenectady (New York, USA). 1902 stellte die Union Elektrizitäts-Ges. Berlin (UEG) von Isidor Loewe M. als Oberingenieur an. 1903 wechselte er zu Loewes Lizenzgeber, der British Thomson-Houston Comp., nach Rugby (Warwickshire), wo er 1904 Chefingenieur wurde. Hier wurden elektrische Bahnmotoren nebst Steuerung gebaut, die M. als zukunftssträchtiges Antriebsmittel sah. Gleicher Meinung war der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd in Bremen, Heinrich Wiegand, der seit 1901 in der elektrotechnischen Abteilung seiner Norddeutschen Maschinen- und Armaturen-Fabrik GmbH Elektrowagen nach franz. Lizenz von Louis Kriéger baute.

Die Entscheidung zugunsten des Verbrennungsmotors war damals noch nicht eindeutig gefallen, immerhin kam der Elektroantrieb für den Nahverkehr in Frage. Der Elektrowagen ließ sich durch geeignete Anordnung von Batterie und Antrieb jedem Verwendungszweck anpassen. Um diesen Geschäftszweig zu fördern, berief Wiegand 1905 M. nach Bremen, wo dieser die elektrotechnische Abteilung der 1906 gegründeten Norddeutschen Automobil- und Motoren AG (NAMAG) übernahm. M. entschied sich für den Vorderrad-Einzelantrieb mit starrer Motoraufhängung am Flansch des Achsschenkels nach Kriéger. 1906

zeigte er seine Elektrowagen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin, konnte aber 1907 nur 22 Pkw, Hotelomnibusse, Krankenwagen, Taxis und zwei Postwagen verkaufen. Nachdem M. 1908 auch ein Elektromobil an den Kaiserl. Marstall geliefert hatte, gewann er den Staatssekretär der Reichspost, R. Kraetke, für die Beschaffung von Elektrowagen für den Paketdienst in einigen Großstädten. 1908 baute er auch den ersten Elektro-Lkw (1½ t). 1909 führte M. Versuche mit einem elektrischen Müllwagen aus. 1911 stieg der Absatz von Elektrowagen auf 140 Stück. Um den Taxi-Absatz zu sichern, beteiligte M. die NAMAG an Droschken-Gesellschaften in Berlin, Düsseldorf und Hamburg. Schließlich baute er auch benzinelektrische Wagen nach Krieger und Oberleitungsbusse auf Lkw-Chassis.

Die NAMAG benötigte für ihr Pkw-, Lkw- und Omnibus-Programm einen eigenen Karosseriebau. Deshalb gründete M. 1907 zusammen mit der Firma Heinrich Böker & Co. in Remscheid, der Bremer Straßenbahn und der Nationalbank für Deutschland die Norddeutsche Waggonfabrik AG. 1912 wandelte er zusammen mit der Nationalbank die Bremer Wagen- u. Carosserie-Werke GmbH von Louis Gaertner in eine AG um. Als 1914 die NAMAG mit den Hansa-Automobilwerken AG in Varel (Oldenburg) zur Hansa-Lloyd-Werke AG fusionierte, kam M. neben Robert Allmers (1872–1951) und August Sporkhorst (1870–1940) in den Vorstand und betreute weiter die Elektrowagen. Die Stadtverwaltungen interessierten sich jetzt für elektrische Vorspannwagen, die M. entwickelt hatte, um die vorhandenen Kommunalfahrzeuge mit Pferdebetrieb weiterverwenden zu können.

Im 1. Weltkrieg war M. als Nachrichten-Offizier eingerückt. 1916 gliederte er den Elektrowagenbau aus und gründete die Lloyd Dynamowerke AG, die das Nutzfahrzeug-Programm weiterführte. Die Benzinknappheit während des Krieges und danach begünstigte den Absatz von Elektrowagen. M. baute Lkw bis 5 t, Schlepper mit Anhänger für Fischmarkthallen und die neuartigen Elektrokarren von ¼ bis 2½ t Nutzlast vom Plattformwagen bis zu Spezial Verwendungen zur Lastenförderung in Lagern oder Bahnhöfen. 1919 gehörte M. zu den Gründern der „Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken“ (GDA), eines Verkaufskartells für Personen- und Nutzkraftwagen, bestehend aus den Firmen Brennabor, Hansa-Lloyd und NAG. in der Weltwirtschaftskrise aber zerfiel M.s Hastedter Industriegruppe: die Bremer Carosserie-Werke AG befand sich 1928 schon mehrheitlich bei den Goliath-Werken Borgward & Tecklenborg OHG, die Lloyd-Dynamowerke AG 1931 bei der AEG und die Norddeutsche Waggonfabrik AG bei der Linke-Hofmann-Busch AG, Breslau. Als Carl Borgward (1890–1963) und Wilhelm Tecklenborg (1882–1948) als Großaktionäre der Hansa-Lloyd-Werke in deren Vorstand kamen und die Bremer Banken diese an die Auffaugesellschaft „Automobilgesellschaft Bremen-Hastedt AG“ verkauften, die den Goliath-Werken gehörte, war M. im Vorstand nicht mehr vertreten. Der Elektrofahrzeugbau ging weiter, seit 1934 wegen des Übergangs auf „heimische Treibstoffe“ (Vierjahrespläne), dann im 2. Weltkrieg und danach in der treibstoffknappen Aufbauzeit bis 1954. – M. vertrat 1919/20 die Deutsche Demokratische Partei als Abgeordneter in der Bremischen Nationalversammlung. 1920-28 gehörte er als erster Industrieller dem Senat der Freien Hansestadt Bremen an und verwaltete deren Wirtschaft und Verkehr sowie die Gas- und Elektrizitätswerke.]

Auszeichnungen

Dr.-Ing. E. h. (TH Braunschweig 1925).

Werke

Die techn. u. wirtsch. Bedeutung d. Elektromobile, in: Elektrotechn. Zs. 46, 1925, S. 1213 ff.;

Der Existenzkampf d. dt. Automobilindustrie, in: Automobiltechn. Zs. 33, 1930, S. 284-86.

Literatur

Bremer Nachrr. v. 9.4.1925 (P);

Das Last-Auto 2, 1925, H. 10, S. 22 (P);

Elektr. Omnibusse v. Hansa-Lloyd, ebd. 6, 1929, H. 13, S. 17 ff.;

Allg. Automobil-Ztg. 26, 1925, Nr. 17, S. 16;

Der Motorwagen 28, 1925, S. 274;

H. Flieger, Der Weg zur Isabella, 1959;

K. Düwel, in: Brem. Biogr., 1969;

Rhdb. (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Meyer, Sigmund“, in: Neue Deutsche Biographie 17 (1994), S. 373-374
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
