DAMPFSELBSTFAHRER IM DEUTSCHSPRACHIGEN RAUM
Eine chronologische und alphabetische Übersicht der Hersteller für die Zeit zwischen 1780 und 1950
Dr.-Ing. Heinrich Schmidt-Römer

INHALT

1. Bemerkung 1

2. Zur Entwicklung des Selbstfahrwesens im deutschsprachigen Raum 3

3. Abgrenzung des Betrachtungsbereichs 7
3.1 Dampfselbstfahrer 7
3.2 Deutschsprachiger Raum 8
3.3 Zeitrahmen 10

4. Definition der Fahrzeugkategorien 11
4.1 Bemerkung 11
4.2 Fahrzeugkategorien der Dampfselbstfahrer (1780 – 1950) 12
4.3 Beispiele zu den Fahrzeugkategorien 14

5. Aufbau und Nutzung des Verzeichnisses 23

6. Chronologisches Herstellerverzeichnis 25
6.1 Aufbau des chronologischen Verzeichnisses 25
6.2 Verwendete Abkürzungen 25
6.2.1 Abkürzungen in der Kopfzeile des Verzeichnisses 25
6.2.2 Abkürzungen in den Feldern des Tabellenteils 26
6.3 Chronologisches Herstellerverzeichnis 27
6.3.1 Teil 1: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer bis 1824 27
6.3.2 Teil 2: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1825 bis 1849 28
6.3.3 Teil 3: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1850 bis 1859 29
6.3.4 Teil 4: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1860 bis 1869 30
6.3.5 Teil 5: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1870 bis 1879 33
6.3.6 Teil 6: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1880 bis 1889 35
6.3.7 Teil 7: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1890 bis 1899 37
6.3.8 Teil 8: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1900 bis 1909 39
6.3.9 Teil 9: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1910 bis 1919 43
6.3.10 Teil 10: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1920 bis 1929 45
6.3.11 Teil 11: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer 1930 bis 1939 47
6.3.12 Teil 12: Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer ab 1940 48
6.4 Zusammenfassung und Bewertung 49

7. Alphabetisches Herstellerverzeichnis 51
7.1 Aufbau des Verzeichnisses 51
7.2 Alphabetisches Herstellerverzeichnis der Dampfselbstfahrer im deutschsprachigen Raum (1780 – 1960) 53
7.2.1 Teil 1: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: A 53
7.2.2 Teil 2: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: B 54
7.2.3 Teil 3: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: C 55
7.2.4 Teil 4: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: D 55
7.2.5 Teil 5: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: E 56
7.2.6 Teil 6: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: F 56
7.2.7 Teil 7: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: G 57
7.2.8 Teil 8: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: H 58
7.2.9 Teil 9: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: I und J 59
7.2.10 Teil 10: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: K 60
7.2.11 Teil 11: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: L 61
7.2.12 Teil 12: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: M 62
7.2.13 Teil 13: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: N 63
7.2.14 Teil 14: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: O 63
7.2.15 Teil 15: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: P und Q 64
7.2.16 Teil 16: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: R 64
7.2.17 Teil 17: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: S 65
7.2.18 Teil 18: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: T 66
7.2.19 Teil 19: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: U 66
7.2.20 Teil 20: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: V 66
7.2.21 Teil 21: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: W 67
7.2.22 Teil 22: Hersteller mit dem Anfangsbuchstabe: X, Y und Z 67

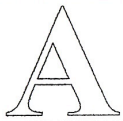
8. Alphabetische Verzeichnis der einzelnen Herstellern und Erfindern 69
8.1 Aufbau des Verzeichnisses 69
8.2 Alphabetische Einzelübersicht A1
8.2.1 Teil 1: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: A ..... A1 bis A16
8.2.2 Teil 2: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: B ..... B1 bis B64
8.2.3 Teil 3: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: C ..... C1 bis C12
8.2.4 Teil 4: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: D ..... D1 bis D24
8.2.5 Teil 5: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: E ..... E1 bis E20
8.2.6 Teil 6: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: F ..... F1 bis F30
8.2.7 Teil 7: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: G ..... G1 bis G10
8.2.8 Teil 8: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: H ..... H1 bis H54
8.2.9 Teil 9: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: I und J ..... IJ1 bis IJ14
8.2.10 Teil 10: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: K ..... K1 bis K40
8.2.11 Teil 11: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: L ..... L1 bis L34
8.2.12 Teil 12: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: M ..... M1 bis M58
8.2.13 Teil 13: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: N ..... N1 bis N6
8.2.14 Teil 14: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: O ..... O1 bis O14
8.2.15 Teil 15: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: P und Q ..... PQ1 bis PQ16
8.2.16 Teil 16: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: R ..... R1 bis R24
8.2.17 Teil 17: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: S ..... S1 bis S64
8.2.18 Teil 18: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: T ..... T1 bis T8
8.2.19 Teil 19: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: U ..... U1 bis U6
8.2.20 Teil 20: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: V ..... V1 bis V8
8.2.21 Teil 21: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: W ..... W1 bis W22
8.2.22 Teil 22: Hersteller mit Anfangsbuchstaben: X, Y und Z ..... XYZ1 bis XYZ8

9. Offenen Recherchebereiche 71
9.1 Rückschau 71
9.2 Recherchebereich: Hersteller von Kleindampfmaschinen 71
9.3 Recherchebereich: Hersteller von Landmaschinen 72
9.4 Recherchebereich: Regionale Hersteller von Dampfselbstfahrern 73
9.5 Recherchebereich: Historische Messen und Ausstellungen 73
9.6 Recherchebereich: Fahrzeugkategorien 73

10. Quellen und Literaturverzeichnis 75
10.1 Allgemeine Hinweise 75
10.2 Verzeichnis der Bücher 75
10.3 Verzeichnis der Register und Kataloge 79
10.4 Verzeichnis der Periodika 79
10.5 Verzeichnis der Bilder 81

8.2 Alphabetische Einzelübersicht

8.2.1 Teil 1: Hersteller mit Anfangsbuchstaben **A**



Assmann & Kettner

Hersteller-Nr.: **A-1/1** Weitere Nennungen: **A-1/3; B-1/37**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Assmann & Kettner Maschinenfabrik Assmann & Kettner (vorm. G. Bausch)
Firmensitz:	Cannstatt am Neckar
Gründung:	1872 durch Gust. Bausch, Cannstatt Um 1886 (?): Eintritt von Kettner in das Unternehmen
Liquidation:	1898: Eintritt des Ingenieurs H. Stockder in das Unternehmen Umbenennung in „Assmann & Stockder" (siehe A-1/3)
Produktionsprogramm:	Landwirtschaftliche Maschinen (?) Dampfmaschinen Dampfbagger (?) Lokomobile Fahrbare Beleuchtungswagen

Das Unternehmen ist aus der Maschinenfabrik von G. Bausch (B-2/2) hervorgegangen. Assmann & Kettner stellte u. a. kleineren Dampfmaschinen und Halblokomobilen (stationäre Lokomobilen) her. Ein Produktionsschwerpunkt war der Bau fahrbare Lokomobile in einer sehr eigenständigen Konstruktion. Das Besondere an den Lokomobilen war der sehr niedrig gesetzte liegende Kessel und der vollkommen zylindrische Kesselaufbau. Feuerbüchse, Kesselkörper und Rauchkammer waren zylindrisch in einer Achse angeordnet. Der Siederöhrenkessel war ausziehbar.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?) **Bau von fahrbaren Lokomobilen für den Gespann oder Schlepperzug. Meist Einzylindermaschinen. Charakteristische Kesselkonstruktion mit ausziehbarem Siederohrkessel. Es wurden mehrere Baureihen mit unterschiedlichen Leistungen hergestellt.**

Um 1893 **Bau von fahrbaren Beleuchtungswagen mit Dampfantrieb.**

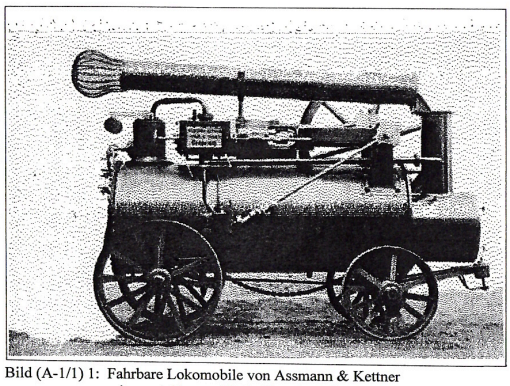


Bild (A-1/1) 1: Fahrbare Lokomobile von Assmann & Kettner mit ausziehbarem Siederöhrenkessel (um 1895)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobilen); 16 (DSM/D.-Sondermasch.)

Quellen:
[1.32]
[2.1]
[Div. Werbeanzeigen 1893]
[Firmenschrift von 1895]

Eingerichtet:				9/2007
Ergänzungen:	1: 2/09 – Bild 1 hinzu	2: 7/10 – Text überarb.	3:	
	4:	5:	6:	

Adolf Altmann

Hersteller-Nr.: **A-1/2** Weitere Nennungen: **K-1/10 und 13; K-2/1**

Biographische Daten:

Name:	Adolf Altmann
	Unternehmen: Adolf Altmann & Co Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg
Wohnort:	Berlin
	Brandenburg a. d. Havel
Geb.:	14. August 1850 in Steinau/Schlesien
Gest:	21. August 1905 in Brandenburg a. d. Havel
Eltern:	-
Beruf:	Ingenieur, Unternehmer

Altmann wurde am 14. August 1850 in Steinau in Schlesien geboren. Nach einer technischen Ausbildung und einigen Berufsjahren in verschiedenen Unternehmen wurde sein Interesse am Bau von Motoren für die aufstrebende Motorwagenfabrikation geweckt. Er gründete um 1882 mit einigen Gesellschaftern ein Unternehmen zur Herstellung von Fahrzeugmotoren, die Adolf Altmann & Co. in Berlin. Es wurden vornehmlich Explosionsmotoren hergestellt. Auch ein „Ringschienenfahrzeug" von Keller (siehe K-2/1) wurde in dieser Fabrik motorisiert (oder insgesamt gebaut). Altmann besaß eine Reihe von Patenten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens. U. a. über Dampfwagen, über allgemeine Motorwagen mit besonderer Sitz- und Rahmenkonstruktion sowie über eine kombinierte Hand-, Fuß- und Dampfbremse.
Das Werk in Berlin wurde 1899 von einigen Direktoren von Daimler-Benz und den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (vorm. L. Loewe) übernommen. Sie versuchten u.a. Explosionsmotoren ähnlich denen von Daimler zu bauen, allerdings ohne die Daimler-Patente zu bedienen und Lizenzgebühren zu zahlen. Die Firma nannte sich Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG. Altmann war kurze Zeit Mitglied des Vorstandes dieser Aktiengesellschaft.

Adolf Altmann gründete (mit einigen Gesellschaftern) 1905 die Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg. In diesem Unternehmen verwirklichte Altmann seine Vorstellungen von leistungsfähigen Motorwagen. Seine Fahrzeuge besaßen alle einen modernen Dampfantrieb mit schnellverdampfenden und explosionssicheren Engröhrenkesseln sowie leichten Mehrzylinder-Dampfmotoren. Seine Fahrzeuge sind sowohl unter dem Namen „Motorwagen System Altmann" als auch „Dampfwagen der Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg" bekannt geworden. Gebaut wurden Selbstfahrer für den privaten Gebrauch in unterschiedlichen Ausführungen, Droschken und größere Wagen als Stadtbusse oder Breaks mit Platz für bis zu 10 Personen. Altmann war ein ausgewiesener Fachmann auf dem Gebiet der Motorwagen und ein anerkannter Sachverständiger auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens.

Adolf Altmann starb am 21. August 1905 an den Folgen einer Kesselexplosion bei der Begutachtung einer neuen Anlage in Breslau. Sein Unternehme existierte danach noch einige Jahre. Eine Zeit lang übernahm der Automobil-Vertrieb Gustav Freund den Verkauf der Wagen. Auch auf der Berliner Internationalen Automobilausstellung 1906 wurden die Dampfwagen von Freund präsentiert. Nach 1906 wurde der Betrieb von Julius Küster, Berlin, weitergeführt. Die Fahrzeugherstellung wurde um 1907 aufgegeben.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1905 **Beginn des Baues von Dampfwagen.**
Als erstes wird eine Stadtdroschke hergestellt und auf der Berliner Automobilausstellung 1905 präsentiert.
Die Wagen besitzen alle einen Hochleistungs-Dampferzeuger, Bauart „stehender Engröhrenkessel" (ähnlich Stanley/USA).
Er besteht aus einem stählernen zylindrischen Mantel mit einer eingesetzten Rohreinheit. Diese Rohreinheit besitzt je nach Fahrzeug 300 bis 400 einzelne, eng zusammen liegende Rohre. Der Kessel ist sehr kompakt und relativ leicht. Je nach Ausführung beträgt die Heizfläche 2,5 bis 5 Quadratmeter. Der gesamte Wasserinhalt liegt bei nur 20 bis 40 Liter. Betriebsdruck: 17 at. Die spezifische Verdampfungsleistung ist hoch. Sie liegt bei 35 kg/qm (kurzzeitig 60 kg/qm). In einem separaten Überhitzer wird die Dampftemperatur auf 460 ° C gebracht. Als Brennstoff wird Petroleum verwendet. Die heißen Abgase werden nach dem Passieren des Kessels nach unten abgeleitet.
Angetrieben wurde dieser Altmann-Dampfwagen durch einen Dreizylinder-Sternmotor. Der Dampfmotor ist einfach wirkend.
Eine damals übliche Bauweise bei schnell laufenden Dampfmotoren.
Die Kurbelwelle ist nur einmal gekröpft. Die drei Pleuel arbeiten auf einen Kurbelzapfen. Der Motor besitzt eine Ventilsteuerung. Der Dampfmotor treibt über eine Kette direkt die Hinterachse des Fahrzeugs.
Die Maschine und der Kessel liegen völlig verdeckt nebeneinander unter dem Fahrersitz.

1905 **Bau von größeren Dampf-Phaeton mit komfortabler Ausstattung.**

1906 (?) **Bau von kleineren Dampfbussen.**

1906 **Präsentation der Altmann-Wagen auf der Internationalen Automobilausstellung in Berlin von Gustav Freund.**

1907 **Einstellung der Produktion.**

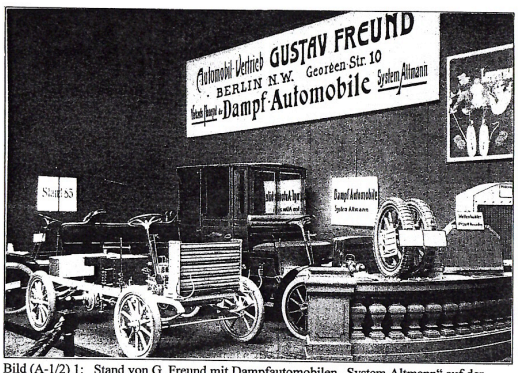


Bild (A-1/2) 1: Stand von G. Freund mit Dampfautomobilen „System Altmann" auf der Berliner Internationalen Automobilausstellung 1906

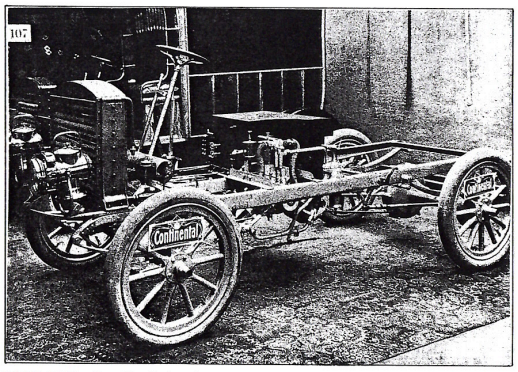


Bild (A-1/2) 2: Das Chassis des Altmann-Wagens (1906)

Bild (A-1/2) 3: Stadtdroschke (1905)

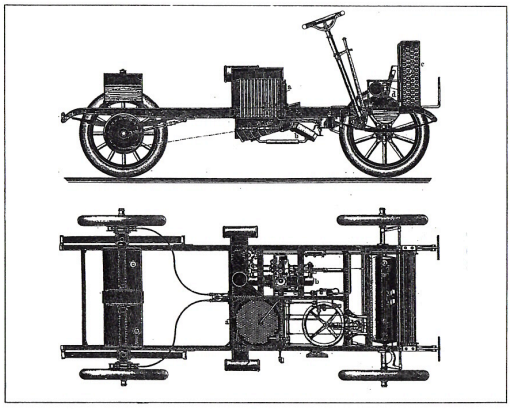


Bild (A-1/2) 4: Aufbau des Dampfwagens (1905)

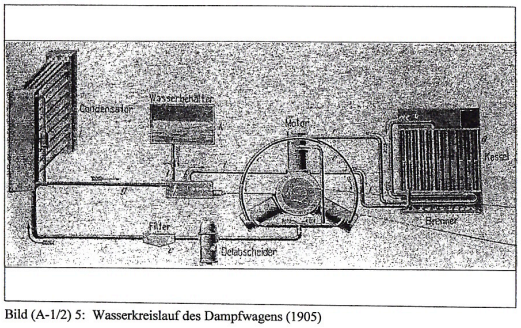


Bild (A-1/2) 5: Wasserkreislauf des Dampfwagens (1905)

Bild (A-1/2) 6: Werbeanzeige für Dampfautomobile „System Altmann" (1905)

Anmerkung
In den vorangestellten Bildern sind das Grundkonzept der Dampfwagen „System Altmann" und einige Fahrzeugdetails dargestellt. Das Bild (A-1/2)3 zeigt die Stadtdroschke, die 1905 auf der Berliner Automobilausstellung präsentiert worden ist. Der Selbstfahrer wurde auch mit anderen Aufbauten geliefert. Das Chassis und der Antrieb waren gleich. Im Bild (A-1/2)4 ist der kompakte Aufbau des Wagens dargestellt. Der Dreizylinder-Sternmotor liegt quer unter der Sitzbank (links). Die Kraftübertragung auf die hintere Achse erfolgt direkt über eine Kette. Der Dampferzeuger liegt unter der Sitzbank rechts. Der zylindrische Wasserbehälter ist über der vorderen Achse angeordnet, darüber der ebenfalls zylindrische Brennstofftank (Petroleum). Der Kondensator ist vorne hochgestellt. Das Bild (A-1/2)5 zeigt das Schema des Wasserkreislaufs.

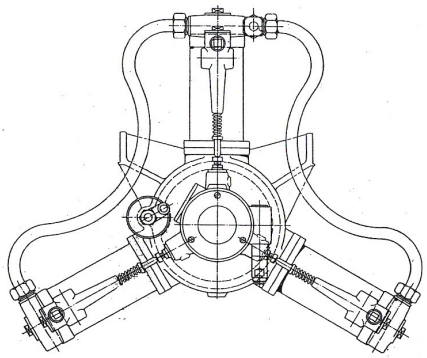
Anmerkung
Die Tafel 1 zeigt einige konstruktive Details des Dampfwagens „System Altmann". Die Konstruktion des Engröhrenkessels ist in der Figur 1 wiedergegeben. Der Kesselmantel war aus massivem 7 mm dickem Flusseisenblech geschweißt und mit hochfestem Stahldraht umwickelt. Das Festigkeitsproblem der ebenen Kesseldeckel wurde durch die Verwendung von 16 dickwandigen „Stehbolzenrohre" gelöst. Altmann erhielt aufgrund der sicheren Konstruktion seiner Kessel eine allgemeine behördliche Zulassung. Eine allgemeine Zulassung von Engröhrenkesseln einiger amerikanischer Wettbewerber (z.B. Stanley) wurde am 28. August 1901 vom preußischen Minister für Handel und Gewerbe abgelehnt. Die Kessel entsprachen nicht den maßgebenden Grundsätzen und den polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von beweglichen Dampfkesseln. Unter anderem war der kupferne Außenmantel zu schwach bemessen. Die Haltbarkeit war nur in Verbindung mit der Drahtumwicklung gegeben. Innere Drahtbrüche konnten allerdings nicht erkannt werden. Weiterhin entsprachen der Wasserstand und die Probierhähne nicht den deutschen Anforderungen.
Figur 2 zeigt das Detail der Befestigung der dünnwandigen Rauchrohre und der dickwandigen „Stehbolzenrohre" und die zweilagige Drahtumwicklung des Kesselmantels.
Die Konstruktion des Dreizylinder-Sternmotors des Altmann-Wagens ist in Figur 3 wiedergegeben. Er leistete 17 PS. Sein Gewicht betrug nur 52 kp. Die Maschine war einfach wirkend und mechanisch sehr simpel aufgebaut. Alle Pleuel arbeiteten auf einen Kurbelzapfen. Gesteuert wurde über Ventile mit direkter Betätigung über Kurvenscheiben, die auf der Kurbelwelle befestigt waren. Die Steuerzeiten konnten durch axiales Verschieben der Kurvenscheiben verändert werden. Ein Sternmotor von Altmann ist erhalten geblieben (Deutsches Museum München).

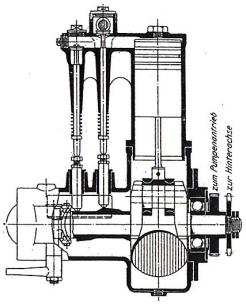
Anmerkung
Altmann war als Sachverständiger für die Abnahme von Kesseln und Kesselfeuerungen berufen. Er starb am 21. August 1905 an den Verletzungen, die er sich bei der Explosion einer Ergin-Anlage in Breslau zugezogen hatte (der Unfall ist als Breslauer Ergin-Explosion mehrfach in der Presse erwähnt worden). Ergin war als preiswerter flüssiger Brennstoff aus einheimischer Produktion als Ersatz für Brennstoffe auf Erdölbasis vorgesehen.

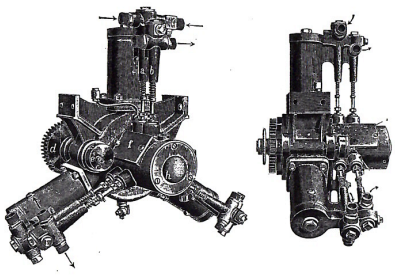
Anmerkung
Altmann hatte sich schon seit Anfang der 90er Jahre mit modernen Dampfantrieben für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke beschäftigt. Es ist kaum bekannt, dass Altmann auf der Berliner Gewerbeausstellung 1896 in Treptow seine Kleinkraftmaschinen mit Dampfantrieb für Handwerker, Klein- und Mittelbetriebe ausgestellt und in Betrieb gezeigt hat. Diese einfachen und kompakten Maschinen mit Leistungen bis 10 PS schlossen eine Lücke zu den größeren Dampfmaschinen mit separaten Kesselanlagen und Lokomobilen. Bei den Kleinkraftmaschinen mit Dampfantrieb waren der Kessel (im Allgemeinen ein Stehkessel) und die Maschine eine Einheit. Der Maschinensockel war oft als Kesseldeckel ausgebildet, der Zylinder war z.T. im Kessel untergebracht. Die Maschinen benötigten sehr wenig Platz, sie waren preiswert und hatten einen guten Wirkungsgrad.

Quellen:
[1.17, S. 215]
[1.19; S. 101]
[1.84; S. 44 ff.]
[3.1; 1905, S. 205 ff.]
[3.2; 1906, div. Berichte zur Berliner Internat. Automobilausstellung]
[3.4; 1906, Bd. 50, 17.3.1906, S. 428 ff.]
[3.9; Nr. 4/2007; S. 8 ff.]
[3.37; 1901, 4.10.1901]
[Landesarchiv Berlin]

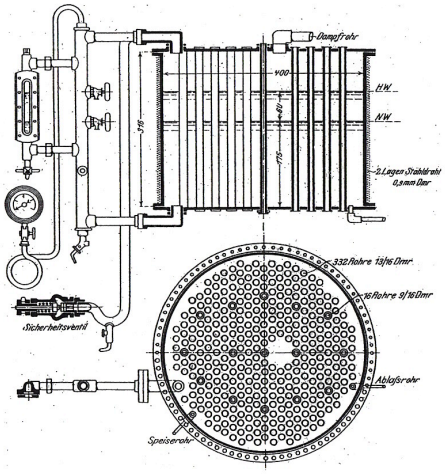
Eingerichtet:			8/2007
Ergänzungen:	1: 3/08-B.2 u. 3 hinzu	2: 9/08-Anmerk. 1 hinzu	3:
	4:	5:	6:

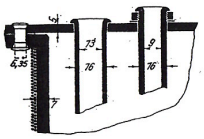






Figur 3: Dreizylinder-Stern-Dampfmotor





Figur 2: Befestigung der Rauchrohre und „Stehbolzenrohre“

Figur 1: Engröhrenkessel

Hersteller: Altmann (A-1/2)
Tafel 1: Dampfwagen „System Altmann“

Assmann und Stockder (ASTO)

Hersteller-Nr.: **A-1/3** Weitere Nennungen: **A-1/1; B-2/2**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Assmann und Stockder (vorm. Assmann & Kettner) Maschinenfabrik Assmann & Stockder Erste Württembergische Locomobilfabrik Assm. & St.
Firmensitz:	Cannstatt bei Stuttgart Stuttgart, Stadtteil Munster (ab 1907)
Gründung:	1898, vorm.: Assmann & Kettner
Liquidation:	1944 weitgehende Zerstörung der Fabrik 1987 Verlegung der Firma nach Lübeck 1989 Endgültige Löschung im Handelsregister
Produktionsprogramm:	Kälteanlagen Dampfkessel, Dampfmaschinen Lokomobile Stationäre Lokomobile (Halblokomobile)

Assmann und Stockder ist aus der Firma Assmann & Kettner hervorgegangen. Die Firma Assmann und Kettner existierte nur einige Jahre (etwa von 1890 bis 1898). Der Ingenieur Stockder trat 1898 in das Unternehmen ein. 1907 wurde in Stuttgart, Stadtteil Munster, ein neues Werk in Betrieb genommen. Assmann und Stockder wird hier gesondert aufgeführt, weil sich das Produktionsspektrum deutlich vom Vorgängerunternehmen unterscheidet.
Assmann und Stockder stellte seit der Jahrhundertwende Dampfmaschinen unterschiedlicher Art und Größe und alle Arten von Lokomobilen her. Der Produktionsschwerpunkt lag bei Halblokomobilen großer Leistung (500 PS und mehr) für industrielle Anwendungen, hauptsächlich für die Verfahrenstechnik. Gebaut wurden in erster Linie Heißdampf-Verbundmaschinen.
Der Bau von fahrbaren Lokomobilen war kein wesentliches Produktionsfeld des Herstellers. Die Lokomobilenkessel wurden ganz (oder zum großen Teil) zugekauft. Die Lokomotivfabrik Arnold Jung (Hersteller-Nr.: IJ-1/4) aus Kirchen lieferte ab 1911 etwa 66 Kessel üblicher Bauweise an die Fa. Assmann und Stockder.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1901 (?)	Bau von stationären Lokomobilen in allen Größen. Brennmaterialien: Kohle, aber auch Holz, Stroh und Torf. Produktionsschwerpunkt: Heißdampf-Großlokomobilen als Verbundmaschinen modernster Bauweise.
1907 (?)	**Beginn mit dem Bau von fahrbaren Lokomobilen. Kessel bei einigen Maschinen ausziehbar. Meist Einzylindermaschinen, Dampfdruck bis 10 atm. Leistungen bis 25 PS.**
1928 (?)	**Die Herstellung von fahrbaren Lokomobilen wird aufgegeben.**

Einige Lokomobilen des Herstellers sind erhalten geblieben.

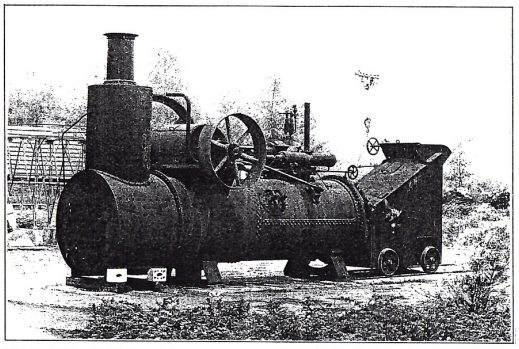


Bild (A-1/3) 1: Halblokomobile von Assmann und Stockder für Strohfeuerung (um 1910) im Moormuseum Groß Hesepe

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobilen)

Quellen:

[1.32]
[1.36]
[2.1]
[3.9; 2007, H. 4; S. 65]
[3.36; 1899, 31.3.1899, S. 352]
[Div. Firmenschriften und Prospekte]

Eingerichtet:			9/2007
Ergänzungen:	1: 7/09- Text ergänzt	2:	3:
	4:	5:	6:

Aron & Gollnow

Hersteller-Nr.: **A-1/4** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik Aron & Gollnow
Firmensitz:	Grabow bei Stettin
Gründung:	um 1865 (?)
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Dampfmaschinen Transportable Dampfmaschinen (Halblokomobilen) Lokomobilen

Es sind z. Z. keine genaueren Informationen zu dem Hersteller verfügbar. Aron & Gollnow stellten in den 60er und 70er Jahren des 19.Jahrhunderts ihre Dampfmaschinen auf einigen Maschinenmärkten vornehmlich im norddeutschen Raum aus, u.a. auf dem Breslauer Maschinenmarkt von 1869. Auf einigen Veranstaltungen waren die Maschinen auch im Betrieb zu sehen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1865 (?) **Beginn der Herstellung von Lokomobilen in zwei Ausführungen.**

1. **Lokomobilen mit stehendem Kessel und vertikal angeordneter Maschine mit nach unten gehender Kolbenstange. Stehkessel als Röhrenkessel ausgeführt. Kessel und Maschine sind getrennt auf einer gemeinsamen Platte montiert. Maschine ist Schiebergesteuert (Steuerung nach Edward oder Farcot).**
2. **Lokomobilen mit liegendem Kessel und liegender Maschine. Konstruktion wie unter 1. beschrieben.**

Durch die Trennung von Maschine und Kessel wurde jede Funktionsbeeinträchtigung durch Wärmedehnung vermieden.

Maschinen des Herstellers sind nicht erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[3.4; 1869, Bd. XIII, H. 11, S. 673 ff.]

Eingerichtet:			3/2008
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Artzberger

Hersteller-Nr.: **A-1/5** Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:	Johann Artzberger (Arzberger ?)
Wohnort:	Wien
Geb.:	-
Gest.:	-
Eltern:	-
Ausbildung:	Professor (Maschinenbauer)

Genaue biographische Daten von Artzberger fehlen. Er war Professor an einer technischen Lehranstalt in Wien. Artzberger beschäftigte sich mit dem Dampfantrieb für Straßenfahrzeuge und entwickelte um 1820 das Konzept für eine Dampfkutsche mit einem speziellen Antrieb. Auf diesen Antrieb erhielt Artzberger ein Patent. Der Bau eines derartigen Wagens durch einheimische Handwerker war in Wien zu dieser Zeit nicht möglich. Es fehlte das notwendige Können und jegliche Erfahrung zur Herstellung der schwierigen und genauen metallischen Bauteile. 1820 baute der bekannte englische Ingenieur und Erfinder Julius Griffith in Wien nach den Angaben des Professors Artzberger eine Dampfkutsche. Technische Einzelheiten zur Ausführung und zur Leistung des Fahrzeugs sind nicht bekannt. Das Fahrzeug hat nachweislich einige Versuchsfahrten erfolgreich absolviert. Griffith kehrte danach nach England zurück und setzte dort seine Arbeiten fort. Was aus der Erfindung von Artzberger und aus der Dampfkutsche geworden ist, konnte nicht ermittelt werden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1820 (?) **Bau einer Dampfkutsche nach den Plänen von Professor Arzberger durch Julius Griffith in Wien.**
Einige Versuchsfahrten zur Zufriedenheit des Erfinders werden durchgeführt.

Bemerkung
Wie groß der Anteil Arzbergers an der Dampfkutsche war ist unklar. Nachgewiesen ist, dass Griffith aus Brompton (England) 1822 in den Werkstätten von Bramah in London einen großen, vierrädrigen Wagen mit Dampfantrieb zur Beförderung von Personen bauen ließ. Das Fahrzeug war 28 Fuß lang und gut 70 Zentner schwer und soll 3 -7 Meilen/h zurückgelegt haben. Im Heck befand sich eine Dampfmaschine von 6 PS. Der „Kessel" war als „eiserner Ofen mit einer Vielzahl an Röhren" ausgebildet. Der Kasten für die Passagiere befand sich in der Mitte. Gelenkt wurde das Vordergestell von einem vorne außen sitzenden Führer. Der Heizer war hinten untergebracht. Auch mit der Dampfkutsche von Griffith sind in Wien Versuche durchgeführt worden. Ggf. handelt es sich um das gleiche Fahrzeug, das Prof. Arzberger zugeschrieben wird.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 19 (DK/Dampfkutsche)

Quellen:

[3.5; 1823, Bd. 11; S. 185 ff.], [3.5; 1826, Bd. 21; S. 292 - 297], [3.29; 1865, S. 225]

Eingerichtet:			10/2009
Ergänzungen:	1: 8/2013: Bemerk. hinzu	2: 9/2014: Text erg.	3:
	4:	5:	6:

Ernst Alban

Hersteller-Nr.: **A-1/11** Weitere Nennungen: -

Biographische Daten und Herstellerdaten:

Name:	Ernst Alban
Wohnort:	Neubrandenburg, Rostock, Güstrow, Plau
Geb.:	7. Februar 1791 in Neubrandenburg
Gest.:	13. Juni 1856 in Plau (Mecklenburg)
Eltern:	Der Vater von Ernst Alban war Pastor.
Ausbildung:	Arzt, Maschinenbauer

Alban besuchte das Gymnasium in Neubrandenburg. Danach studierte er zuerst Theologie, dann Medizin u. a. in Rostock und Berlin. Frühes Interesse an technischen Dingen. Er betrieb schon während seines Medizinstudiums technische Studien und besuchte Vorlesungen über Mechanik.
Ab 1815 praktizierte Alban als Augenarzt in Rostock, vertiefte dabei weiter seine Kenntnisse über das Maschinenwesen. Über die neuesten Entwicklungen in England und den USA war er informiert. 1823 erscheint eine Veröffentlichung von Alban zum Thema „Verbesserung der Dampfmaschine". 1825 gab Alban seine Praxis auf. Er widmete sich danach ausschließlich dem Maschinenbau. Diesen neuen Lebensabschnitt begann er mit einem fast zwei Jahre dauernden Studienaufenthalt in England, bei dem er die bekanntesten Hersteller von Dampfmaschinen besuchte und bei vielen eine Zeit lang arbeitete. Während seines Aufenthalts in England sind dort auch kleinere Maschinen und Kessel nach seinen Vorstellungen von versierten englischen Firmen angefertigt worden. Über die Ausführung und den Einsatz der Maschinen ist nichts bekannt.
Ein wesentliches technisches Anliegen von Alban war die damals übliche Dampfspannung von 1 bis 2 at bei den bekannten Niederdruck-Dampfmaschinen deutlich zu vergrößern. Alban war im deutschsprachigen Raum einer der Pioniere bei der Entwicklung von Hochdruck-Dampfkesseln und Hochdruck-Dampfmaschinen. Die bis dato üblichen Drücke der bekannten „Hochdruckmaschinen" von etwa 2 bis 4 (Trevithick, Evans) wurden von ihm im Verlauf seiner Entwicklungen um das Mehrfache (bis 10 at) gesteigert. Derartige Hochdruckmaschinen hatten einige wesentliche Vorteile. U. a. bauten sie bei vergleichbarer Leistung deutlich kleiner und sie besaßen einen besseren Wirkungsgrad. Da die herkömmlichen Dampfkesselkonstruktionen den Drücken nicht gewachsen waren, entwickelte er spezielle Wasserrohrkessel mit geraden Wasserrohren. Diese Konstruktionen sind unter dem Begriff „Albankessel" bekannt geworden. Der Schwerpunkt der Arbeiten als Maschinenbauer lag bei Alban eindeutig auf dem Bau von stationären Dampfanlagen und Maschinen für den Schiffsantrieb. Alban hat auch einige ortsveränderliche (fahrbare) Maschinen gebaut. Selbstfahrend waren sie mit Sicherheit nicht. Es gibt einige Hinweise und Bericht darüber, dass Alban an kompakten Hochdruckkesseln mit direkter Wassereinspritzung gearbeitet hat. Man nannte derartige Kessel später Schnellverdampfer, Blitzkessel oder Durchlaufkessel. Alban dürfte einer der ersten gewesen sein, der mit dieser Technik experimentiert hat. Er verwendete 8 senkrechte Druckrohre mit einem Durchmesser von 1 Zoll und 3 Fuß Länge, die oben miteinander verbunden waren. Die Tauchrohre lagen aber nicht direkt im Feuerraum, sie wurden indirekt beheizt (Wärmeleitung über Metallverbindungen). Am 14. Mai 1825 erhielt er ein Privileg auf diese Konstruktion. Ein derartiger Kessel macht nur in Verbindung mit einer kleinen stationären Maschine oder einer transportablen (fahrbaren) Dampfmaschine Sinn. Ab 1840 befasste sich Alban mit dem Bau kleinerer Hochdruck-Dampfmaschinen, die vermutlich für den eigenen Bedarf oder für Versuchszwecke gebaut worden sind. Es waren Einzylinder-Bockmaschinen mit einem großen hochgesetztem Schwungrad. Der oszillierende Zylinder war stehend angeordnet. Alban baute ab etwa 1848 auch einige fahrbare Dampfmaschinen. Es waren, neben den Maschinen von Borsig und Hoppe, die ersten im deutschsprachigen Raum. Das Konzept dieser Maschinen, mit der vor dem Kessel liegenden Schwungradwelle, wich deutlich von der üblichen Ausführung der späteren „Lokomobilen" ab. Detaillierte Pläne von ihnen gibt es leider nicht mehr. Alban entwickelte zeit seines Lebens die technische Seite der Hochdruck-Dampfmaschinen weiter. Kaum eine seiner Maschinen glich der anderen.
Alban ist nicht nur als Pionier der Hochdruck-Dampfmaschine bekannt geworden, er hat auch zu diesem Thema 1843 ein Standardwerk veröffentlicht und eine Reihe von umfangreichen Aufsätzen in den damals bekannten technischen Zeitschriften publiziert.

Zu den unternehmerischen Aktivitäten Albans ist zu vermerken:

1829: Gründung eine Maschinenbauanstalt in Klein-Wehnendorf. Es war der erste derartige Betrieb in Mecklenburg. Hergestellt wurden in erster Linie landwirtschaftliche Geräte und Maschinen. Dampfmaschinen entstanden nur für den eigenen Bedarf oder als Versuchsmaschinen.
1836: Teilhaber an einer neu gegründeten Maschinenbauanstalt und Eisengießerei in Güstrow. Bau von landwirtschaftlichen Maschinen.
1840: Gründung einer Maschinenbauanstalt (später mit Eisengießerei) in Plau. Bau von u. a. Hochdruck-Dampfkesseln und -Dampfmaschinen. 1845 Fertigstellung des ersten Dampfschiffes auf der Müritz im Auftrag der „Boizenburger Dampfschiffahrts-gesellschaft".

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1815	Versuche mit Dampfmaschinen (verkleinerte Modelle)
1829 (?)	Versuche mit Kesseln und Maschinen für höhere Dampfdrücke.
1840 (?)	**Entwicklungsarbeiten und erste Versuche mit Lokomobilen?? Einsatz höherer Drücke und Verwendung neuer, leistungsfähigerer Kessel. Ob eine funktionsfähige ortsveränderliche Maschine gebaut worden ist nicht bekannt.**
Um 1848	**Beginn der Herstellung von Lokomobilen in sehr geringer Stückzahl. Liegender Kessel, Feuerbüchse hinten, Rauchkammer und Kamin vorne. Seitlich neben dem Kessel liegende Einzylindermaschine. Schwungradwelle vor der Rauchkammer liegend. Maschinenleistung: 4 bis 12 PS. Maschine und Kessel ruhen auf einem stabilen Holzrahmen. Dieser Rahmen liegt auf einem üblichen Rädergestell auf.**

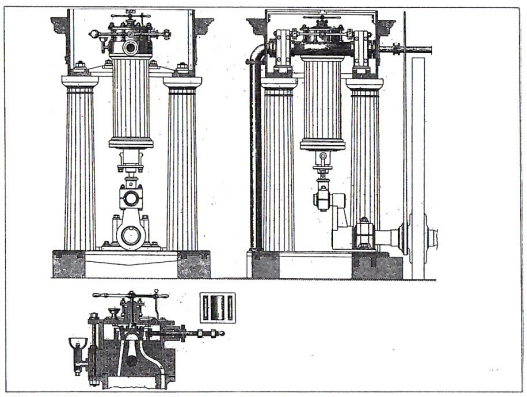


Bild (A-2/1) 1: Stationäre Hochdruck-Dampfmaschine (1848)

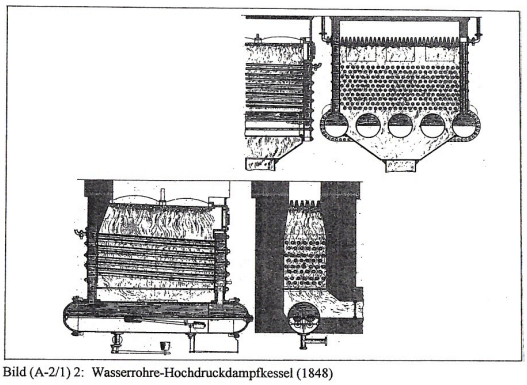


Bild (A-2/1) 2: Wasserrohre-Hochdruckdampfkessel (1848)

Anmerkung
Über den Einsatz einiger Lokomobilen von Alban liegen Informationen vor. Bis zum Jahr 1862 waren beispielsweise in Mecklenburg 4 Maschinen in Betrieb. Eine Lokomobile mit 12 PS befand sich zum Entwässern auf dem Gut Dambeck (Bezirk Gadebusch), zwei Maschinen mit Leistungen von 8 und 10 PS wurden zum Dreschen in Carow eingesetzt und eine 8 PS-Maschine in der Maschinenbauanstalt von Alban selbst.

Anmerkung
Obwohl die Bedeutung von Alban sich sicherlich nicht auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebener Straßenfahrzeuge zeigt und nur wenige ortsveränderliche Dampfmaschinen gebaut worden sind, sollen seine technischen Leistungen doch anhand einiger Abbildungen (Bilder (A-2/1) 1 und 2) verdeutlicht werden. Bei dem schnellen Fortschritt in jener Zeit ist die Verwendung von Beispielen aus seinem Standardwerk von 1843 „Die Hochdruckdampfmaschine" nicht zweckmäßig. Die letzten größeren Veröffentlichungen von Alban stammen aus den Jahren 1848 – 1850. Die Artikel sind alle in *Dinglers Polytechnischem Journal* erschienen. In den beiden nachfolgenden Bildern ist der aktuelle technische Stand jener Zeit beim Bau von Hochdruck-Dampfkesseln und Hochdruck-Dampfmaschinen wiedergegeben. Auf eine weitergehende Erläuterung kann verzichtet werden, da sie für das Selbstfahrwesen keine unmittelbare Bedeutung gehabt haben.

Anmerkung
Albans Meinung zu selbstfahrenden Straßenfahrzeugen mit Dampfantrieb waren am Anfang der Entwicklung in den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts, er beobachtete intensiv die ersten praktischen Einsätze von Dampfkutschen in England, sehr kritisch. Er stand mit seiner Meinung im deutschsprachigen Raum nicht allein. Die meisten Fachleute hierzulande kommentierten die Versuche in England mit Spott und Unverständnis. Es schien ihnen undenkbar, dass derartige Fahrzeuge jemals den Betrieb mit Gespannen ersetzen könnten. Da die ersten Dampfkutschen in England fuhren, war die Tatsache, dass sie sich aus eigener Kraft auf öffentlichen Straßen bewegen konnten, nicht mehr zu leugnen. Nach dem 1826 bei einer Dampfkutsche von Burstall & Hill während einer Fahrt zur Personenbeförderung der Kessel defekt geworden war, ließ es sich Alban nicht nehmen, öffentlich in Dingler's Polytechnischem Journal (Bd. 29, S. 1 ff.) zu konstatieren:
„...(dass) der Dampfwagen nur eine Curiosität (sei), die weder jetzt noch für die Zukunft reelle Vortheile bringen wird."
Vermutlich ist diese Meinung auch ein Grund dafür, dass sich Alban relativ wenig mit dem Bau kleinerer Dampfantriebe beschäftigt hat.

Quellen:
[1.1, S. 2]
[1.31]
[1.106, S. 122 ff.]
[3,4; 1885, Bd. XXIX, Nr. 25, S. 468 ff.]
[3.6; 1848, Bd. 108, S.81 ff./Bd. 109, S.1 ff.]
[3.6; 1849, Bd. 111 (div.), Bd. 112 (div.), Bd. 113 (div.)]
[3.23; 1961, Jg. 63, H. 6, S. 195]

Eingerichtet:			6/2007
Ergänzungen:	1: 8/07-1. S, 3.Abs., 5.Z.	2: 11/08- Q 3.23 hinzu	3: 12/08- Anmerk. 2 erg.
	4: 1/14- Text u.Tafel erg.	5:	6:

Assmann & Kettner

Hersteller-Nr.: **A-1/1** Weitere Nennungen: **A-1/3; B-1/37**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Assmann & Kettner Maschinenfabrik Assmann & Kettner (vorm. G. Bausch)
Firmensitz:	Cannstatt am Neckar
Gründung:	1872 durch Gust. Bausch, Cannstatt Um 1886 (?): Eintritt von Kettner in das Unternehmen
Liquidation:	1898: Eintritt des Ingenieurs H. Stockder in das Unternehmen Umbenennung in „Assmann & Stockder" (siehe A-1/3)
Produktionsprogramm:	Landwirtschaftliche Maschinen (?) Dampfmaschinen Dampfbagger (?) Lokomobile Fahrbare Beleuchtungswagen

Das Unternehmen ist aus der Maschinenfabrik von G. Bausch (B-2/2) hervorgegangen. Assmann & Kettner stellte u. a. kleineren Dampfmaschinen und Halblokomobilen (stationäre Lokomobilen) her. Ein Produktionsschwerpunkt war der Bau fahrbare Lokomobile in einer sehr eigenständigen Konstruktion. Das Besondere an den Lokomobilen war der sehr niedrig gesetzte liegende Kessel und der vollkommen zylindrische Kesselaufbau. Feuerbüchse, Kesselkörper und Rauchkammer waren zylindrisch in einer Achse angeordnet. Der Siederöhrenkessel war ausziehbar.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?) **Bau von fahrbaren Lokomobilen für den Gespann oder Schlepperzug. Meist Einzylindermaschinen. Charakteristische Kesselkonstruktion mit ausziehbarem Siederohrkessel. Es wurden mehrere Baureihen mit unterschiedlichen Leistungen hergestellt.**

Um 1893 **Bau von fahrbaren Beleuchtungswagen mit Dampfantrieb.**

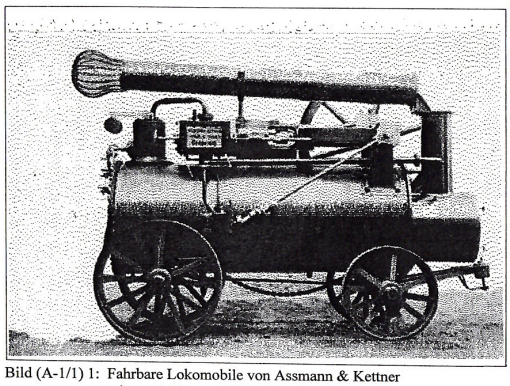


Bild (A-1/1) 1: Fahrbare Lokomobile von Assmann & Kettner mit ausziehbarem Siederöhrenkessel (um 1895)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobilen); 16 (DSM/D.-Sondermasch.)

Quellen:
[1.32]
[2.1]
[Div. Werbeanzeigen 1893]
[Firmenschrift von 1895]

Eingerichtet:				9/2007
Ergänzungen:	1: 2/09 – Bild 1 hinzu	2: 7/10 – Text überarb.	3:	
	4:	5:	6:	

Adolf Altmann

Hersteller-Nr.: **A-1/2** Weitere Nennungen: **K-1/10 und 13; K-2/1**

Biographische Daten:

Name:	Adolf Altmann
	Unternehmen: Adolf Altmann & Co Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg
Wohnort:	Berlin
	Brandenburg a. d. Havel
Geb.:	14. August 1850 in Steinau/Schlesien
Gest:	21. August 1905 in Brandenburg a. d. Havel
Eltern:	-
Beruf:	Ingenieur, Unternehmer

Altmann wurde am 14. August 1850 in Steinau in Schlesien geboren. Nach einer technischen Ausbildung und einigen Berufsjahren in verschiedenen Unternehmen wurde sein Interesse am Bau von Motoren für die aufstrebende Motorwagenfabrikation geweckt. Er gründete um 1882 mit einigen Gesellschaftern ein Unternehmen zur Herstellung von Fahrzeugmotoren, die Adolf Altmann & Co. in Berlin. Es wurden vornehmlich Explosionsmotoren hergestellt. Auch ein „Ringschienenfahrzeug" von Keller (siehe K-2/1) wurde in dieser Fabrik motorisiert (oder insgesamt gebaut). Altmann besaß eine Reihe von Patenten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens. U. a. über Dampfwagen, über allgemeine Motorwagen mit besonderer Sitz- und Rahmenkonstruktion sowie über eine kombinierte Hand-, Fuß- und Dampfbremse.
Das Werk in Berlin wurde 1899 von einigen Direktoren von Daimler-Benz und den Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken (vorm. L. Loewe) übernommen. Sie versuchten u.a. Explosionsmotoren ähnlich denen von Daimler zu bauen, allerdings ohne die Daimler-Patente zu bedienen und Lizenzgebühren zu zahlen. Die Firma nannte sich Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin AG. Altmann war kurze Zeit Mitglied des Vorstandes dieser Aktiengesellschaft.

Adolf Altmann gründete (mit einigen Gesellschaftern) 1905 die Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg. In diesem Unternehmen verwirklichte Altmann seine Vorstellungen von leistungsfähigen Motorwagen. Seine Fahrzeuge besaßen alle einen modernen Dampfantrieb mit schnellverdampfenden und explosionssicheren Engröhrenkesseln sowie leichten Mehrzylinder-Dampfmotoren. Seine Fahrzeuge sind sowohl unter dem Namen „Motorwagen System Altmann" als auch „Dampfwagen der Kraftfahrzeug-Werke Brandenburg" bekannt geworden. Gebaut wurden Selbstfahrer für den privaten Gebrauch in unterschiedlichen Ausführungen, Droschken und größere Wagen als Stadtbusse oder Breaks mit Platz für bis zu 10 Personen. Altmann war ein ausgewiesener Fachmann auf dem Gebiet der Motorwagen und ein anerkannter Sachverständiger auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugwesens.

Adolf Altmann starb am 21. August 1905 an den Folgen einer Kesselexplosion bei der Begutachtung einer neuen Anlage in Breslau. Sein Unternehme existierte danach noch einige Jahre. Eine Zeit lang übernahm der Automobil-Vertrieb Gustav Freund den Verkauf der Wagen. Auch auf der Berliner Internationalen Automobilausstellung 1906 wurden die Dampfwagen von Freund präsentiert. Nach 1906 wurde der Betrieb von Julius Küster, Berlin, weitergeführt. Die Fahrzeugherstellung wurde um 1907 aufgegeben.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1905 **Beginn des Baues von Dampfwagen.**
Als erstes wird eine Stadtdroschke hergestellt und auf der Berliner Automobilausstellung 1905 präsentiert.
Die Wagen besitzen alle einen Hochleistungs-Dampferzeuger, Bauart „stehender Engröhrenkessel" (ähnlich Stanley/USA).
Er besteht aus einem stählernen zylindrischen Mantel mit einer eingesetzten Rohreinheit. Diese Rohreinheit besitzt je nach Fahrzeug 300 bis 400 einzelne, eng zusammen liegende Rohre. Der Kessel ist sehr kompakt und relativ leicht. Je nach Ausführung beträgt die Heizfläche 2,5 bis 5 Quadratmeter. Der gesamte Wasserinhalt liegt bei nur 20 bis 40 Liter. Betriebsdruck: 17 at. Die spezifische Verdampfungsleistung ist hoch. Sie liegt bei 35 kg/qm (kurzzeitig 60 kg/qm). In einem separaten Überhitzer wird die Dampftemperatur auf 460 ° C gebracht. Als Brennstoff wird Petroleum verwendet. Die heißen Abgase werden nach dem Passieren des Kessels nach unten abgeleitet.
Angetrieben wurde dieser Altmann-Dampfwagen durch einen Dreizylinder-Sternmotor. Der Dampfmotor ist einfach wirkend.
Eine damals übliche Bauweise bei schnell laufenden Dampfmotoren.
Die Kurbelwelle ist nur einmal gekröpft. Die drei Pleuel arbeiten auf einen Kurbelzapfen. Der Motor besitzt eine Ventilsteuerung. Der Dampfmotor treibt über eine Kette direkt die Hinterachse des Fahrzeugs.
Die Maschine und der Kessel liegen völlig verdeckt nebeneinander unter dem Fahrersitz.

1905 **Bau von größeren Dampf-Phaeton mit komfortabler Ausstattung.**

1906 (?) **Bau von kleineren Dampfbussen.**

1906 **Präsentation der Altmann-Wagen auf der Internationalen Automobilausstellung in Berlin von Gustav Freund.**

1907 **Einstellung der Produktion.**

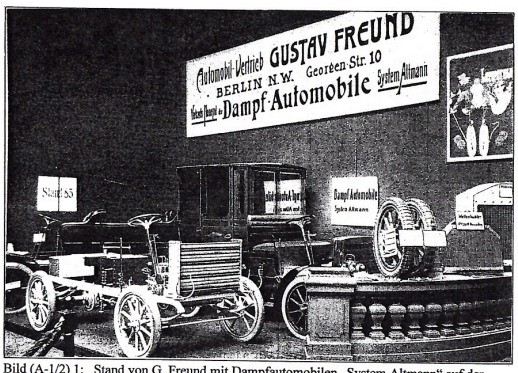


Bild (A-1/2) 1: Stand von G. Freund mit Dampfautomobilen „System Altmann" auf der Berliner Internationalen Automobilausstellung 1906

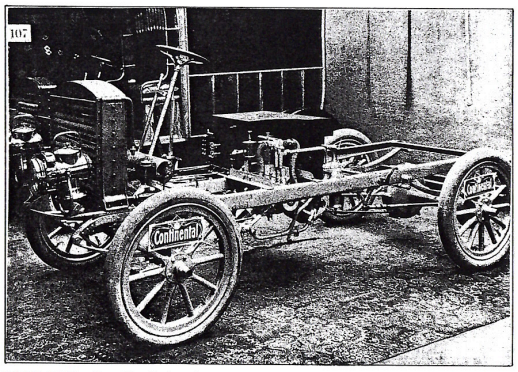


Bild (A-1/2) 2: Das Chassis des Altmann-Wagens (1906)

Bild (A-1/2) 3: Stadtdroschke (1905)

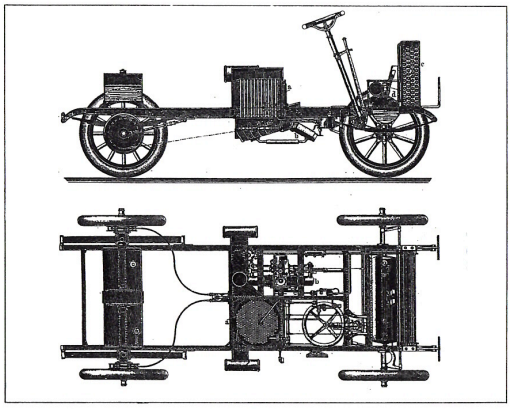


Bild (A-1/2) 4: Aufbau des Dampfwagens (1905)

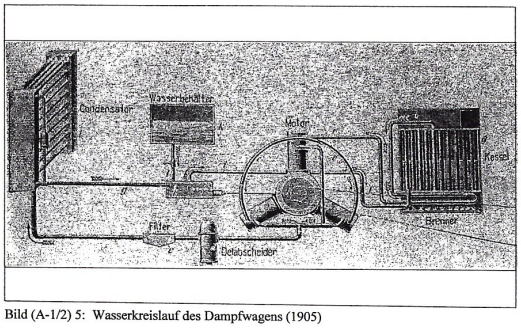


Bild (A-1/2) 5: Wasserkreislauf des Dampfwagens (1905)

Bild (A-1/2) 6: Werbeanzeige für Dampfautomobile „System Altmann" (1905)

Anmerkung
In den vorangestellten Bildern sind das Grundkonzept der Dampfwagen „System Altmann" und einige Fahrzeugdetails dargestellt. Das Bild (A-1/2)3 zeigt die Stadtdroschke, die 1905 auf der Berliner Automobilausstellung präsentiert worden ist. Der Selbstfahrer wurde auch mit anderen Aufbauten geliefert. Das Chassis und der Antrieb waren gleich. Im Bild (A-1/2)4 ist der kompakte Aufbau des Wagens dargestellt. Der Dreizylinder-Sternmotor liegt quer unter der Sitzbank (links). Die Kraftübertragung auf die hintere Achse erfolgt direkt über eine Kette. Der Dampferzeuger liegt unter der Sitzbank rechts. Der zylindrische Wasserbehälter ist über der vorderen Achse angeordnet, darüber der ebenfalls zylindrische Brennstofftank (Petroleum). Der Kondensator ist vorne hochgestellt. Das Bild (A-1/2)5 zeigt das Schema des Wasserkreislaufs.

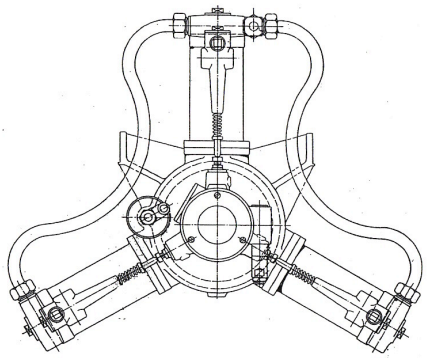
Anmerkung
Die Tafel 1 zeigt einige konstruktive Details des Dampfwagens „System Altmann". Die Konstruktion des Engröhrenkessels ist in der Figur 1 wiedergegeben. Der Kesselmantel war aus massivem 7 mm dickem Flusseisenblech geschweißt und mit hochfestem Stahldraht umwickelt. Das Festigkeitsproblem der ebenen Kesseldeckel wurde durch die Verwendung von 16 dickwandigen „Stehbolzenrohre" gelöst. Altmann erhielt aufgrund der sicheren Konstruktion seiner Kessel eine allgemeine behördliche Zulassung. Eine allgemeine Zulassung von Engröhrenkesseln einiger amerikanischer Wettbewerber (z.B. Stanley) wurde am 28. August 1901 vom preußischen Minister für Handel und Gewerbe abgelehnt. Die Kessel entsprachen nicht den maßgebenden Grundsätzen und den polizeilichen Bestimmungen über die Anlegung von beweglichen Dampfkesseln. Unter anderem war der kupferne Außenmantel zu schwach bemessen. Die Haltbarkeit war nur in Verbindung mit der Drahtumwicklung gegeben. Innere Drahtbrüche konnten allerdings nicht erkannt werden. Weiterhin entsprachen der Wasserstand und die Probierhähne nicht den deutschen Anforderungen.
Figur 2 zeigt das Detail der Befestigung der dünnwandigen Rauchrohre und der dickwandigen „Stehbolzenrohre" und die zweilagige Drahtumwicklung des Kesselmantels.
Die Konstruktion des Dreizylinder-Sternmotors des Altmann-Wagens ist in Figur 3 wiedergegeben. Er leistete 17 PS. Sein Gewicht betrug nur 52 kp. Die Maschine war einfach wirkend und mechanisch sehr simpel aufgebaut. Alle Pleuel arbeiteten auf einen Kurbelzapfen. Gesteuert wurde über Ventile mit direkter Betätigung über Kurvenscheiben, die auf der Kurbelwelle befestigt waren. Die Steuerzeiten konnten durch axiales Verschieben der Kurvenscheiben verändert werden. Ein Sternmotor von Altmann ist erhalten geblieben (Deutsches Museum München).

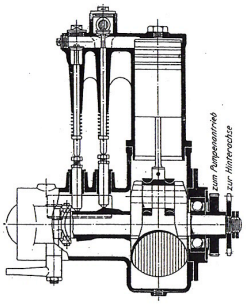
Anmerkung
Altmann war als Sachverständiger für die Abnahme von Kesseln und Kesselfeuerungen berufen. Er starb am 21. August 1905 an den Verletzungen, die er sich bei der Explosion einer Ergin-Anlage in Breslau zugezogen hatte (der Unfall ist als Breslauer Ergin-Explosion mehrfach in der Presse erwähnt worden). Ergin war als preiswerter flüssiger Brennstoff aus einheimischer Produktion als Ersatz für Brennstoffe auf Erdölbasis vorgesehen.

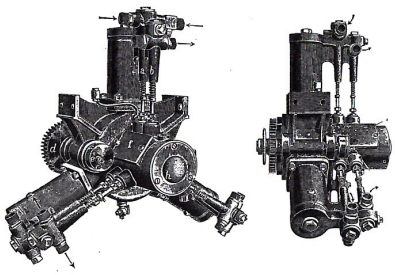
Anmerkung
Altmann hatte sich schon seit Anfang der 90er Jahre mit modernen Dampfantrieben für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke beschäftigt. Es ist kaum bekannt, dass Altmann auf der Berliner Gewerbeausstellung 1896 in Treptow seine Kleinkraftmaschinen mit Dampfantrieb für Handwerker, Klein- und Mittelbetriebe ausgestellt und in Betrieb gezeigt hat. Diese einfachen und kompakten Maschinen mit Leistungen bis 10 PS schlossen eine Lücke zu den größeren Dampfmaschinen mit separaten Kesselanlagen und Lokomobilen. Bei den Kleinkraftmaschinen mit Dampfantrieb waren der Kessel (im Allgemeinen ein Stehkessel) und die Maschine eine Einheit. Der Maschinensockel war oft als Kesseldeckel ausgebildet, der Zylinder war z.T. im Kessel untergebracht. Die Maschinen benötigten sehr wenig Platz, sie waren preiswert und hatten einen guten Wirkungsgrad.

Quellen:
[1.17, S. 215]
[1.19; S. 101]
[1.84; S. 44 ff.]
[3.1; 1905, S. 205 ff.]
[3.2; 1906, div. Berichte zur Berliner Internat. Automobilausstellung]
[3.4; 1906, Bd. 50, 17.3.1906, S. 428 ff.]
[3.9; Nr. 4/2007; S. 8 ff.]
[3.37; 1901, 4.10.1901]
[Landesarchiv Berlin]

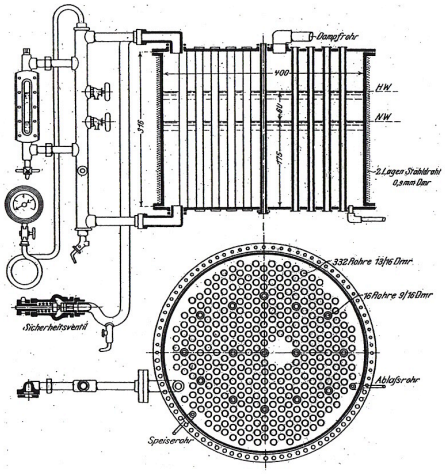
Eingerichtet:			8/2007
Ergänzungen:	1: 3/08-B.2 u. 3 hinzu	2: 9/08-Anmerk. 1 hinzu	3:
	4:	5:	6:

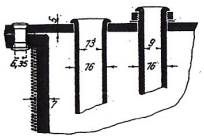






Figur 3: Dreizylinder-Stern-Dampfmotor





Figur 2: Befestigung der Rauchrohre und „Stehbolzenrohre“

Figur 1: Engröhrenkessel

Hersteller: Altmann (A-1/2)
Tafel 1: Dampfwagen „System Altmann“

Assmann und Stockder (ASTO)

Hersteller-Nr.: **A-1/3** Weitere Nennungen: **A-1/1; B-2/2**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Assmann und Stockder (vorm. Assmann & Kettner) Maschinenfabrik Assmann & Stockder Erste Württembergische Locomobilfabrik Assm. & St.
Firmensitz:	Cannstatt bei Stuttgart Stuttgart, Stadtteil Munster (ab 1907)
Gründung:	1898, vorm.: Assmann & Kettner
Liquidation:	1944 weitgehende Zerstörung der Fabrik 1987 Verlegung der Firma nach Lübeck 1989 Endgültige Löschung im Handelsregister
Produktionsprogramm:	Kälteanlagen Dampfkessel, Dampfmaschinen Lokomobile Stationäre Lokomobile (Halblokomobile)

Assmann und Stockder ist aus der Firma Assmann & Kettner hervorgegangen. Die Firma Assmann und Kettner existierte nur einige Jahre (etwa von 1890 bis 1898). Der Ingenieur Stockder trat 1898 in das Unternehmen ein. 1907 wurde in Stuttgart, Stadtteil Munster, ein neues Werk in Betrieb genommen. Assmann und Stockder wird hier gesondert aufgeführt, weil sich das Produktionsspektrum deutlich vom Vorgängerunternehmen unterscheidet.
Assmann und Stockder stellte seit der Jahrhundertwende Dampfmaschinen unterschiedlicher Art und Größe und alle Arten von Lokomobilen her. Der Produktionsschwerpunkt lag bei Halblokomobilen großer Leistung (500 PS und mehr) für industrielle Anwendungen, hauptsächlich für die Verfahrenstechnik. Gebaut wurden in erster Linie Heißdampf-Verbundmaschinen.
Der Bau von fahrbaren Lokomobilen war kein wesentliches Produktionsfeld des Herstellers. Die Lokomobilenkessel wurden ganz (oder zum großen Teil) zugekauft. Die Lokomotivfabrik Arnold Jung (Hersteller-Nr.: IJ-1/4) aus Kirchen lieferte ab 1911 etwa 66 Kessel üblicher Bauweise an die Fa. Assmann und Stockder.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1901 (?)	Bau von stationären Lokomobilen in allen Größen. Brennmaterialien: Kohle, aber auch Holz, Stroh und Torf. Produktionsschwerpunkt: Heißdampf-Großlokomobilen als Verbundmaschinen modernster Bauweise.
1907 (?)	**Beginn mit dem Bau von fahrbaren Lokomobilen. Kessel bei einigen Maschinen ausziehbar. Meist Einzylindermaschinen, Dampfdruck bis 10 atm. Leistungen bis 25 PS.**
1928 (?)	**Die Herstellung von fahrbaren Lokomobilen wird aufgegeben.**

Einige Lokomobilen des Herstellers sind erhalten geblieben.

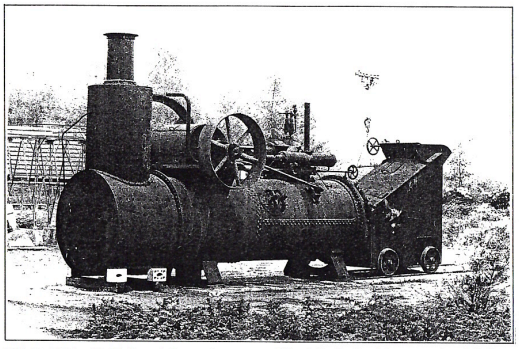


Bild (A-1/3) 1: Halblokomobile von Assmann und Stockder für Strohfeuerung (um 1910) im Moormuseum Groß Hesepe

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobilen)

Quellen:

[1.32]
[1.36]
[2.1]
[3.9; 2007, H. 4; S. 65]
[3.36; 1899, 31.3.1899, S. 352]
[Div. Firmenschriften und Prospekte]

Eingerichtet:			9/2007
Ergänzungen:	1: 7/09- Text ergänzt	2:	3:
	4:	5:	6:

Aron & Gollnow

Hersteller-Nr.: **A-1/4** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik Aron & Gollnow
Firmensitz:	Grabow bei Stettin
Gründung:	um 1865 (?)
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Dampfmaschinen Transportable Dampfmaschinen (Halblokomobilen) Lokomobilen

Es sind z. Z. keine genaueren Informationen zu dem Hersteller verfügbar. Aron & Gollnow stellten in den 60er und 70er Jahren des 19.Jahrhunderts ihre Dampfmaschinen auf einigen Maschinenmärkten vornehmlich im norddeutschen Raum aus, u.a. auf dem Breslauer Maschinenmarkt von 1869. Auf einigen Veranstaltungen waren die Maschinen auch im Betrieb zu sehen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1865 (?) **Beginn der Herstellung von Lokomobilen in zwei Ausführungen.**

1. **Lokomobilen mit stehendem Kessel und vertikal angeordneter Maschine mit nach unten gehender Kolbenstange. Stehkessel als Röhrenkessel ausgeführt. Kessel und Maschine sind getrennt auf einer gemeinsamen Platte montiert. Maschine ist Schiebergesteuert (Steuerung nach Edward oder Farcot).**
2. **Lokomobilen mit liegendem Kessel und liegender Maschine. Konstruktion wie unter 1. beschrieben.**

Durch die Trennung von Maschine und Kessel wurde jede Funktionsbeeinträchtigung durch Wärmedehnung vermieden.

Maschinen des Herstellers sind nicht erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[3.4; 1869, Bd. XIII, H. 11, S. 673 ff.]

Eingerichtet:			3/2008
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Artzberger

Hersteller-Nr.: **A-1/5** Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:	Johann Artzberger (Arzberger ?)
Wohnort:	Wien
Geb.:	-
Gest.:	-
Eltern:	-
Ausbildung:	Professor (Maschinenbauer)

Genaue biographische Daten von Artzberger fehlen. Er war Professor an einer technischen Lehranstalt in Wien. Artzberger beschäftigte sich mit dem Dampfantrieb für Straßenfahrzeuge und entwickelte um 1820 das Konzept für eine Dampfkutsche mit einem speziellen Antrieb. Auf diesen Antrieb erhielt Artzberger ein Patent. Der Bau eines derartigen Wagens durch einheimische Handwerker war in Wien zu dieser Zeit nicht möglich. Es fehlte das notwendige Können und jegliche Erfahrung zur Herstellung der schwierigen und genauen metallischen Bauteile. 1820 baute der bekannte englische Ingenieur und Erfinder Julius Griffith in Wien nach den Angaben des Professors Artzberger eine Dampfkutsche. Technische Einzelheiten zur Ausführung und zur Leistung des Fahrzeugs sind nicht bekannt. Das Fahrzeug hat nachweislich einige Versuchsfahrten erfolgreich absolviert. Griffith kehrte danach nach England zurück und setzte dort seine Arbeiten fort. Was aus der Erfindung von Artzberger und aus der Dampfkutsche geworden ist, konnte nicht ermittelt werden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1820 (?) **Bau einer Dampfkutsche nach den Plänen von Professor Arzberger durch Julius Griffith in Wien.**
Einige Versuchsfahrten zur Zufriedenheit des Erfinders werden durchgeführt.

Bemerkung
Wie groß der Anteil Arzbergers an der Dampfkutsche war ist unklar. Nachgewiesen ist, dass Griffith aus Brompton (England) 1822 in den Werkstätten von Bramah in London einen großen, vierrädrigen Wagen mit Dampfantrieb zur Beförderung von Personen bauen ließ. Das Fahrzeug war 28 Fuß lang und gut 70 Zentner schwer und soll 3 -7 Meilen/h zurückgelegt haben. Im Heck befand sich eine Dampfmaschine von 6 PS. Der „Kessel" war als „eiserner Ofen mit einer Vielzahl an Röhren" ausgebildet. Der Kasten für die Passagiere befand sich in der Mitte. Gelenkt wurde das Vordergestell von einem vorne außen sitzenden Führer. Der Heizer war hinten untergebracht. Auch mit der Dampfkutsche von Griffith sind in Wien Versuche durchgeführt worden. Ggf. handelt es sich um das gleiche Fahrzeug, das Prof. Arzberger zugeschrieben wird.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 19 (DK/Dampfkutsche)

Quellen:

[3.5; 1823, Bd. 11; S. 185 ff.], [3.5; 1826, Bd. 21; S. 292 - 297], [3.29; 1865, S. 225]

Eingerichtet:			10/2009
Ergänzungen:	1: 8/2013: Bemerk. hinzu	2: 9/2014: Text erg.	3:
	4:	5:	6:

Ernst Alban

Hersteller-Nr.: **A-1/11** Weitere Nennungen: -

Biographische Daten und Herstellerdaten:

Name:	Ernst Alban
Wohnort:	Neubrandenburg, Rostock, Güstrow, Plau
Geb.:	7. Februar 1791 in Neubrandenburg
Gest.:	13. Juni 1856 in Plau (Mecklenburg)
Eltern:	Der Vater von Ernst Alban war Pastor.
Ausbildung:	Arzt, Maschinenbauer

Alban besuchte das Gymnasium in Neubrandenburg. Danach studierte er zuerst Theologie, dann Medizin u. a. in Rostock und Berlin. Frühes Interesse an technischen Dingen. Er betrieb schon während seines Medizinstudiums technische Studien und besuchte Vorlesungen über Mechanik.
Ab 1815 praktizierte Alban als Augenarzt in Rostock, vertiefte dabei weiter seine Kenntnisse über das Maschinenwesen. Über die neuesten Entwicklungen in England und den USA war er informiert. 1823 erscheint eine Veröffentlichung von Alban zum Thema „Verbesserung der Dampfmaschine". 1825 gab Alban seine Praxis auf. Er widmete sich danach ausschließlich dem Maschinenbau. Diesen neuen Lebensabschnitt begann er mit einem fast zwei Jahre dauernden Studienaufenthalt in England, bei dem er die bekanntesten Hersteller von Dampfmaschinen besuchte und bei vielen eine Zeit lang arbeitete. Während seines Aufenthalts in England sind dort auch kleinere Maschinen und Kessel nach seinen Vorstellungen von versierten englischen Firmen angefertigt worden. Über die Ausführung und den Einsatz der Maschinen ist nichts bekannt.
Ein wesentliches technisches Anliegen von Alban war die damals übliche Dampfspannung von 1 bis 2 at bei den bekannten Niederdruck-Dampfmaschinen deutlich zu vergrößern. Alban war im deutschsprachigen Raum einer der Pioniere bei der Entwicklung von Hochdruck-Dampfkesseln und Hochdruck-Dampfmaschinen. Die bis dato üblichen Drücke der bekannten „Hochdruckmaschinen" von etwa 2 bis 4 (Trevithick, Evans) wurden von ihm im Verlauf seiner Entwicklungen um das Mehrfache (bis 10 at) gesteigert. Derartige Hochdruckmaschinen hatten einige wesentliche Vorteile. U. a. bauten sie bei vergleichbarer Leistung deutlich kleiner und sie besaßen einen besseren Wirkungsgrad. Da die herkömmlichen Dampfkesselkonstruktionen den Drücken nicht gewachsen waren, entwickelte er spezielle Wasserrohrkessel mit geraden Wasserrohren. Diese Konstruktionen sind unter dem Begriff „Albankessel" bekannt geworden. Der Schwerpunkt der Arbeiten als Maschinenbauer lag bei Alban eindeutig auf dem Bau von stationären Dampfanlagen und Maschinen für den Schiffsantrieb. Alban hat auch einige ortsveränderliche (fahrbare) Maschinen gebaut. Selbstfahrend waren sie mit Sicherheit nicht. Es gibt einige Hinweise und Bericht darüber, dass Alban an kompakten Hochdruckkesseln mit direkter Wassereinspritzung gearbeitet hat. Man nannte derartige Kessel später Schnellverdampfer, Blitzkessel oder Durchlaufkessel. Alban dürfte einer der ersten gewesen sein, der mit dieser Technik experimentiert hat. Er verwendete 8 senkrechte Druckrohre mit einem Durchmesser von 1 Zoll und 3 Fuß Länge, die oben miteinander verbunden waren. Die Tauchrohre lagen aber nicht direkt im Feuerraum, sie wurden indirekt beheizt (Wärmeleitung über Metallverbindungen). Am 14. Mai 1825 erhielt er ein Privileg auf diese Konstruktion. Ein derartiger Kessel macht nur in Verbindung mit einer kleinen stationären Maschine oder einer transportablen (fahrbaren) Dampfmaschine Sinn. Ab 1840 befasste sich Alban mit dem Bau kleinerer Hochdruck-Dampfmaschinen, die vermutlich für den eigenen Bedarf oder für Versuchszwecke gebaut worden sind. Es waren Einzylinder-Bockmaschinen mit einem großen hochgesetztem Schwungrad. Der oszillierende Zylinder war stehend angeordnet. Alban baute ab etwa 1848 auch einige fahrbare Dampfmaschinen. Es waren, neben den Maschinen von Borsig und Hoppe, die ersten im deutschsprachigen Raum. Das Konzept dieser Maschinen, mit der vor dem Kessel liegenden Schwungradwelle, wich deutlich von der üblichen Ausführung der späteren „Lokomobilen" ab. Detaillierte Pläne von ihnen gibt es leider nicht mehr. Alban entwickelte zeit seines Lebens die technische Seite der Hochdruck-Dampfmaschinen weiter. Kaum eine seiner Maschinen glich der anderen.
Alban ist nicht nur als Pionier der Hochdruck-Dampfmaschine bekannt geworden, er hat auch zu diesem Thema 1843 ein Standardwerk veröffentlicht und eine Reihe von umfangreichen Aufsätzen in den damals bekannten technischen Zeitschriften publiziert.

Zu den unternehmerischen Aktivitäten Albans ist zu vermerken:

1829: Gründung eine Maschinenbauanstalt in Klein-Wehnendorf. Es war der erste derartige Betrieb in Mecklenburg. Hergestellt wurden in erster Linie landwirtschaftliche Geräte und Maschinen. Dampfmaschinen entstanden nur für den eigenen Bedarf oder als Versuchsmaschinen.
1836: Teilhaber an einer neu gegründeten Maschinenbauanstalt und Eisengießerei in Güstrow. Bau von landwirtschaftlichen Maschinen.
1840: Gründung einer Maschinenbauanstalt (später mit Eisengießerei) in Plau. Bau von u. a. Hochdruck-Dampfkesseln und -Dampfmaschinen. 1845 Fertigstellung des ersten Dampfschiffes auf der Müritz im Auftrag der „Boizenburger Dampfschiffahrts-gesellschaft".

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1815	Versuche mit Dampfmaschinen (verkleinerte Modelle)
1829 (?)	Versuche mit Kesseln und Maschinen für höhere Dampfdrücke.
1840 (?)	**Entwicklungsarbeiten und erste Versuche mit Lokomobilen?? Einsatz höherer Drücke und Verwendung neuer, leistungsfähigerer Kessel. Ob eine funktionsfähige ortsveränderliche Maschine gebaut worden ist nicht bekannt.**
Um 1848	**Beginn der Herstellung von Lokomobilen in sehr geringer Stückzahl. Liegender Kessel, Feuerbüchse hinten, Rauchkammer und Kamin vorne. Seitlich neben dem Kessel liegende Einzylindermaschine. Schwungradwelle vor der Rauchkammer liegend. Maschinenleistung: 4 bis 12 PS. Maschine und Kessel ruhen auf einem stabilen Holzrahmen. Dieser Rahmen liegt auf einem üblichen Rädergestell auf.**

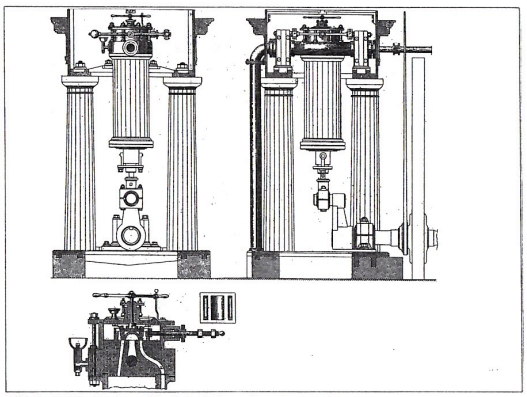


Bild (A-2/1) 1: Stationäre Hochdruck-Dampfmaschine (1848)

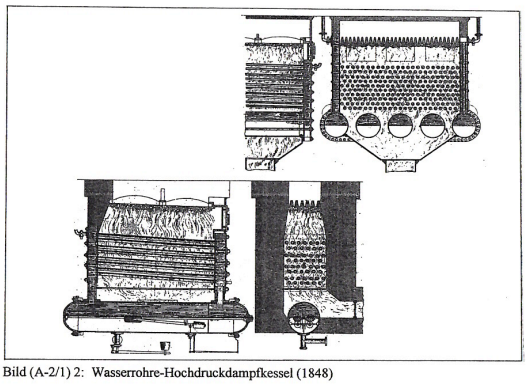


Bild (A-2/1) 2: Wasserrohre-Hochdruckdampfkessel (1848)

Anmerkung
Über den Einsatz einiger Lokomobilen von Alban liegen Informationen vor. Bis zum Jahr 1862 waren beispielsweise in Mecklenburg 4 Maschinen in Betrieb. Eine Lokomobile mit 12 PS befand sich zum Entwässern auf dem Gut Dambeck (Bezirk Gadebusch), zwei Maschinen mit Leistungen von 8 und 10 PS wurden zum Dreschen in Carow eingesetzt und eine 8 PS-Maschine in der Maschinenbauanstalt von Alban selbst.

Anmerkung
Obwohl die Bedeutung von Alban sich sicherlich nicht auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebener Straßenfahrzeuge zeigt und nur wenige ortsveränderliche Dampfmaschinen gebaut worden sind, sollen seine technischen Leistungen doch anhand einiger Abbildungen (Bilder (A-2/1) 1 und 2) verdeutlicht werden. Bei dem schnellen Fortschritt in jener Zeit ist die Verwendung von Beispielen aus seinem Standardwerk von 1843 „Die Hochdruckdampfmaschine" nicht zweckmäßig. Die letzten größeren Veröffentlichungen von Alban stammen aus den Jahren 1848 – 1850. Die Artikel sind alle in *Dinglers Polytechnischem Journal* erschienen. In den beiden nachfolgenden Bildern ist der aktuelle technische Stand jener Zeit beim Bau von Hochdruck-Dampfkesseln und Hochdruck-Dampfmaschinen wiedergegeben. Auf eine weitergehende Erläuterung kann verzichtet werden, da sie für das Selbstfahrwesen keine unmittelbare Bedeutung gehabt haben.

Anmerkung
Albans Meinung zu selbstfahrenden Straßenfahrzeugen mit Dampfantrieb waren am Anfang der Entwicklung in den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts, er beobachtete intensiv die ersten praktischen Einsätze von Dampfkutschen in England, sehr kritisch. Er stand mit seiner Meinung im deutschsprachigen Raum nicht allein. Die meisten Fachleute hierzulande kommentierten die Versuche in England mit Spott und Unverständnis. Es schien ihnen undenkbar, dass derartige Fahrzeuge jemals den Betrieb mit Gespannen ersetzen könnten. Da die ersten Dampfkutschen in England fuhren, war die Tatsache, dass sie sich aus eigener Kraft auf öffentlichen Straßen bewegen konnten, nicht mehr zu leugnen. Nach dem 1826 bei einer Dampfkutsche von Burstall & Hill während einer Fahrt zur Personenbeförderung der Kessel defekt geworden war, ließ es sich Alban nicht nehmen, öffentlich in Dingler's Polytechnischem Journal (Bd. 29, S. 1 ff.) zu konstatieren:
„...(dass) der Dampfwagen nur eine Curiosität (sei), die weder jetzt noch für die Zukunft reelle Vortheile bringen wird."
Vermutlich ist diese Meinung auch ein Grund dafür, dass sich Alban relativ wenig mit dem Bau kleinerer Dampfantriebe beschäftigt hat.

Quellen:
[1.1, S. 2]
[1.31]
[1.106, S. 122 ff.]
[3,4; 1885, Bd. XXIX, Nr. 25, S. 468 ff.]
[3.6; 1848, Bd. 108, S.81 ff./Bd. 109, S.1 ff.]
[3.6; 1849, Bd. 111 (div.), Bd. 112 (div.), Bd. 113 (div.)]
[3.23; 1961, Jg. 63, H. 6, S. 195]

Eingerichtet:			6/2007
Ergänzungen:	1: 8/07-1. S, 3.Abs., 5.Z.	2: 11/08- Q 3.23 hinzu	3: 12/08- Anmerk. 2 erg.
	4: 1/14- Text u.Tafel erg.	5:	6: