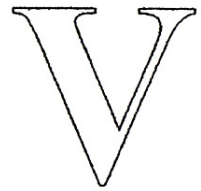
8.2.20 Teil 20: Hersteller mit Anfangsbuchstaben **V**



Übersicht der aufgeführten Hersteller mit dem Anfangsbuchstaben V

Hersteller-Nummerngruppe1: Hersteller die mit Sicherheit Dampfselbstfahrer gebaut haben

Lfd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung
1	Voss	V-1/1	
2	August Ventzki, Grandenz	V-1/2	
3	Voebel, Biedenkopf (Hessen)	V-1/3	

Hinweis: Vereinigte Fabriken Landwirtschaftlicher Maschinen AG siehe Epple & Buxbaum (E-1/2)
Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg u. Maschinenbaugesellschaft Nürnberg siehe MAN (M-1/12)

Hersteller-Nummerngruppe 2: Hersteller die vermutlich (?) Dampfselbstfahrer gebaut haben

Lfd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung

Anmerkung:
Die Hersteller-Nr. verbindet die in den Verzeichnissen aufgeführten Hersteller untereinander. Sie ist in allen Verzeichnisteilen einheitlich. Die Hersteller-Nummern sind alphabetisch nach dem Anfangsbuchstaben des jeweiligen Erfinders bzw. Herstellers aufgebaut. An den Buchstaben ist ein kurzer numerischer Schlüssel angehängt. Es werden **zwei** numerische Hersteller-Nummerngruppen verwendet, danach wird fortlaufend nummeriert. Bei den Herstellern der **ersten** Nummerngruppe (z. B. A-1/...) ist es nach derzeitigem Kenntnisstand sicher, dass sie im Dampfselbstfahrerwesen aktiv waren. Bei den Herstellern der **zweiten** Gruppe (z. B. A-2/...) muss dieser Sachverhalt noch abschließend geklärt werden, er ist z. Zt. unsicher. Im Verlauf der noch durchzuführenden Recherchen wandern die Hersteller dieser Gruppe entweder in die erste Gruppe oder sie werden gelöscht.

Voss (Voß)

Hersteller-Nr.: **V-1/1** Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:	W. H. Chr. Voss
Wohnort:	-
Geb.:	-
Gest.:	-
Eltern:	-
Ausbildung:	Technische Ausbildung (Ingenieur?)

Genaue biographische Daten des Erfinders sind nicht bekannt. Um 1865 (?) sind von Voss sogenannte „Rotations-Dampfmaschinen" entwickelt und vermutlich auch gebaut worden. Es waren Maschinen mit auf einer Achse angeordneten schrägen Scheiben. Das Neue dieser „rotierenden Dampfmaschinen" bestand darin, dass die Rotationsbewegung *durch den Druck des Dampfes gegen mehrere Kolben bewirkt wurde, deren Kolbenstangen auf eine als schiefe Ebene ausgebildete Scheibe gepresst wurden, die eine Triebwelle in eine rotierende Bewegung versetzten.* Das physikalische Prinzip wird heute noch unter der Bezeichnung „Taumelscheibenmaschinen" u.a. bei pneumatischen und hydraulischen Motoren und Pumpen verwendet.
Voss entwickelte auch „Straßenlokomotiven und Dampfzugmaschinen". Als Antriebsmaschine setzte er seine „Rotations-Dampfmaschinen" ein. Die Straßenlokomotiven sollten nicht nur zum Ziehen anderer Wagen dienen, sondern auch zum direkten Personen- und Lastentransport. Es waren Straßenfahrzeuge mit einem sehr breiten Einsatzspektrum. Die Zugmaschine besaß drei Räder. Das vordere Rad war Lenkrad und Antriebsrad. Vermutlich wurden nur Versuchsfahrzeuge nach den Ideen von Voss gebaut.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1867 **Entwicklung einer Dampfzugmaschine mit Antrieb durch eine „Rotations-Dampfmaschine". Die beiden „Taumelscheiben" der Antriebsmaschine sind direkt auf der Achse des Vorderrades befestigt.**
Die gesamte Einheit aus „Rotations-Dampfmaschine" und Vorderrad ist in einem großen, waagerechten Drehgestell untergebracht.
Die Lenkbewegung wird über ein außen liegendes Zahnsegment, Ritzel und ein Handrad übertragen.
Der Kessel ist nach Art der Lokomobilenkessel ausgeführt.
Das Fahrzeug ist gefedert. Die hintere Achse besitzt Blattfedern. Die Speichen des vorderen Triebrades ruhen in der Nabe auf Federn.
Die Räder sind sehr groß gehalten. Um den Schwerpunkt des Fahrzeugs niedrig zu halten, ist die hintere Achse stark gekröpft.
Der Platz des Heizers ist vor dem Kessel. Das Wasserreservoir und der Kohlenbehälter liegen seitlich neben dem Kessel.
Die Maschine konnte mit Hilfe einer einfachen Vorrichtung vorne etwas angehoben werden. Das eiserne Triebrad konnte dann als Riemenscheibe genutzt werden.

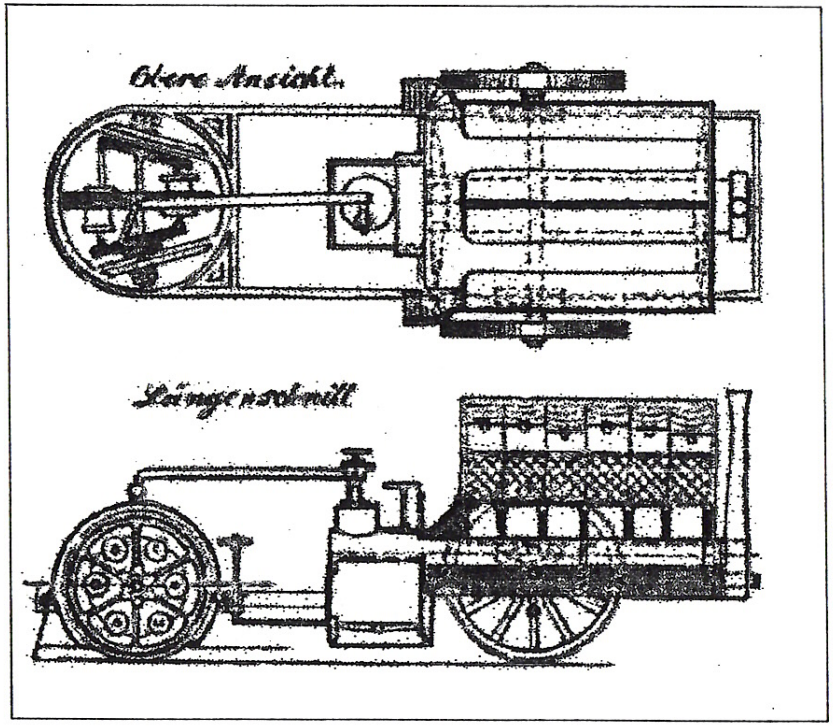


Bild (V-1/1) 1: Skizze der Straßenlokomotive von Voss (1867)
(Ausführung zur Personenbeförderung)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 5 (DZM/Dampfzugmaschine),
8 (DL/Lokomobile),
11(DLW/Dampflastwagen),
12 (DB/Dampfbus)

Quellen:
[3.13, 1867, 1. Jg., H. 10, S.154]
[3.13, 1867, 1. Jg., H. 3, S. 42 ff.]

Eingerichtet:			6/2016
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Ventzki

Hersteller-Nr.: **V-1/2** Weitere Nennungen: **B-1/1**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	August Ventzki
Firmensitz:	Graudenz (bei Danzig), Eislingen, Stolp
Gründung:	1882 1907, Zweigwerk in Eislingen (Baden-Württemberg) 1921, Werk in Stolp (Pommern)
Liquidation:	- Das Werk in Eislingen ist mit verändertem Produktionsprogramm noch in Betrieb.
Produktionsprogramm:	Landwirtschaftliche Maschinen Dampfpfluglokomotiven Dampfschlepper (??)

Der Firmengründer August Ventzki (1856 – 1922) war von Beruf Ingenieur. Im Jahr 1882 gründete er in Graudenz eine Fabrik zur Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen und Dampfpflügen. Ventzki stellte Dampfpflüge unterschiedlicher Konstruktion in verschiedenen Leistungsklassen her. 1907 wurde das Zweigwerk in Eislingen als Landmaschinenfabrik gegründet. Das Stammwerk in Graudenz musste 1918 aufgegeben werden. Nach dem Versailler Vertrag kam Graudenz zu Polen. 1921 kam es zur Neugründung der Maschinenfabrik von Ventzki in Stolp (Pommern). Hergestellt wurden verschiedene Landmaschinen und Pflüge. Auch der Standort musste nach dem 2. Weltkrieg aufgegeben werden. Nur das Werk in Eislingen wurde weiter betrieben.

Am Anfang baute Ventzki Maschinen in üblicher Bauweise mit Lokomotivkesseln. Ventzki erkannte schnell die Nachteile dieser schweren Bauweise und entwickelte eine für Ventzki-Maschinen charakteristische Konstruktion. Auffälligstes Merkmal war der ungewöhnliche Kessel. Er bestand aus einem geräumigen Vorkessel mit großer Feuerbüchse und einem Langkessel. Der Vorkessel und die Feuerbüchse waren zylindrisch und standen senkrecht vor dem liegenden Zylinderkessel. Durch die konzentrische zylindrische Form von Feuerbüchse und Vorkessel waren aufwendige Stehbolzenbefestigungen nicht notwendig. Der Vorkessel ragte ein Stück über den Langkessel hinaus. Dieser Raum diente als Dampfraum. Einen separaten Dampfdom gab es nicht. Im Betrieb der Maschine waren durch diese Konstruktion unterschiedlichen Belastungsphasen leichter zu überbrücken. Das war ein großer Vorteil bei Dampfpfluglokomotiven. Vorne in der Rauchkammer war ein Überhitzter untergebracht. Das typische Triebwerk war eine Zweizylinder-Verbundmaschine. Die Kessel der Maschinen wurden alle bei Borsig in Berlin gefertigt. Ventzki und Borsig arbeiteten bei der Entwicklung und dem Bau der Dampfpfluglokomotiven eng zusammen.

Die Ventzki'schen Dampfpflüge wogen bei vergleichbarer Leistung bis zu 30 % weniger als die der Wettbewerber. Die üblichen Leistungen lagen lange Zeit im Bereich von 20 – 30 PS. Die später gebauten großen Maschinen besaßen Triebwerke mit fast 100 PS. Ventzki hat in seiner Fertigungszeit etwa 500 Dampfpflüge gebaut. Alle Maschinen waren für das Zweimaschinensystem ausgelegt. Der Betrieb geriet nach dem 1. Weltkrieg in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Die Produktion der Dampfpflüge und die Ventzki'schen Patente wurden 1920 von Borsig übernommen (siehe B-1/1).

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

um1882	**Beginn der Herstellung von Dampfpfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem.** **Bauart: Sattdampfmaschinen noch mit üblichem Lokomotivkessel.** **Leistungen: 30 bis max. 50 PS.**
1898	**Vollständige Herstellung ganzer Dampfpflugsätze mit patentierten Kesseln (DRP 308 317) und patentierten Kipppflügen (DRP 139676).**
1902	**Beginn der Herstellung von Heißdampf-Pfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem.** **Entwicklung der typischen Merkmalen der Ventzki-Maschinen.** **Zylindrischer, senkrechter Vorkessel mit zylindrischer Feuerbüchse und großem Dampfraum. Gegenstromüberhitzer in Rohrschlangenbauweise in der Rauchkammer.** **Antrieb durch Zweizylinder-Verbundmaschinen. Leistungen: bis 90 PS.**
1920	**Aufgabe des Baus von Dampfpfluglokomotiven. Die Konstruktionen und Patente werden an A, Borsig (Berlin) abgegeben. Borsig baut bis 1928 Maschinen nach Konstruktionen und Patenten von Ventzki.**

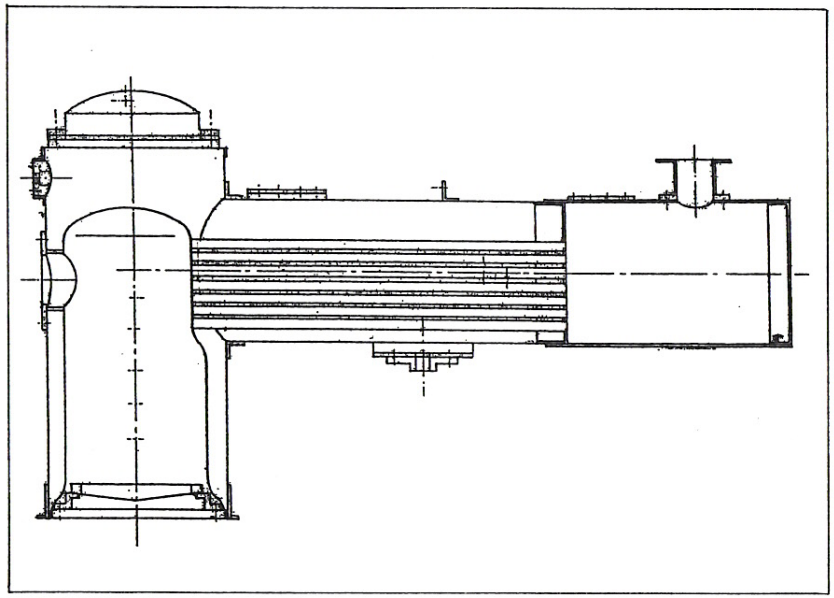


Bild (V-1/2) 1: Typischer Ventzki-Kessel für die Heißdampf-Pfluglokomotiven (um 1903)

Bild (V-1/2) 2: Werbeanzeige der Maschinenfabrik A. Ventzki (um 1895)

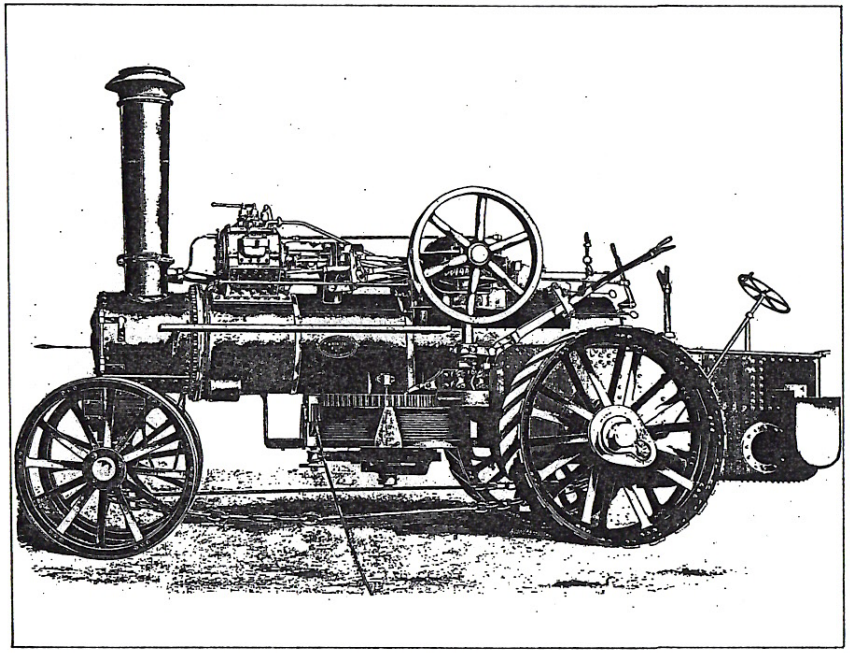


Bild (V-1/2) 3: Dampfpfluglokomotive von Ventzki (um 1902)

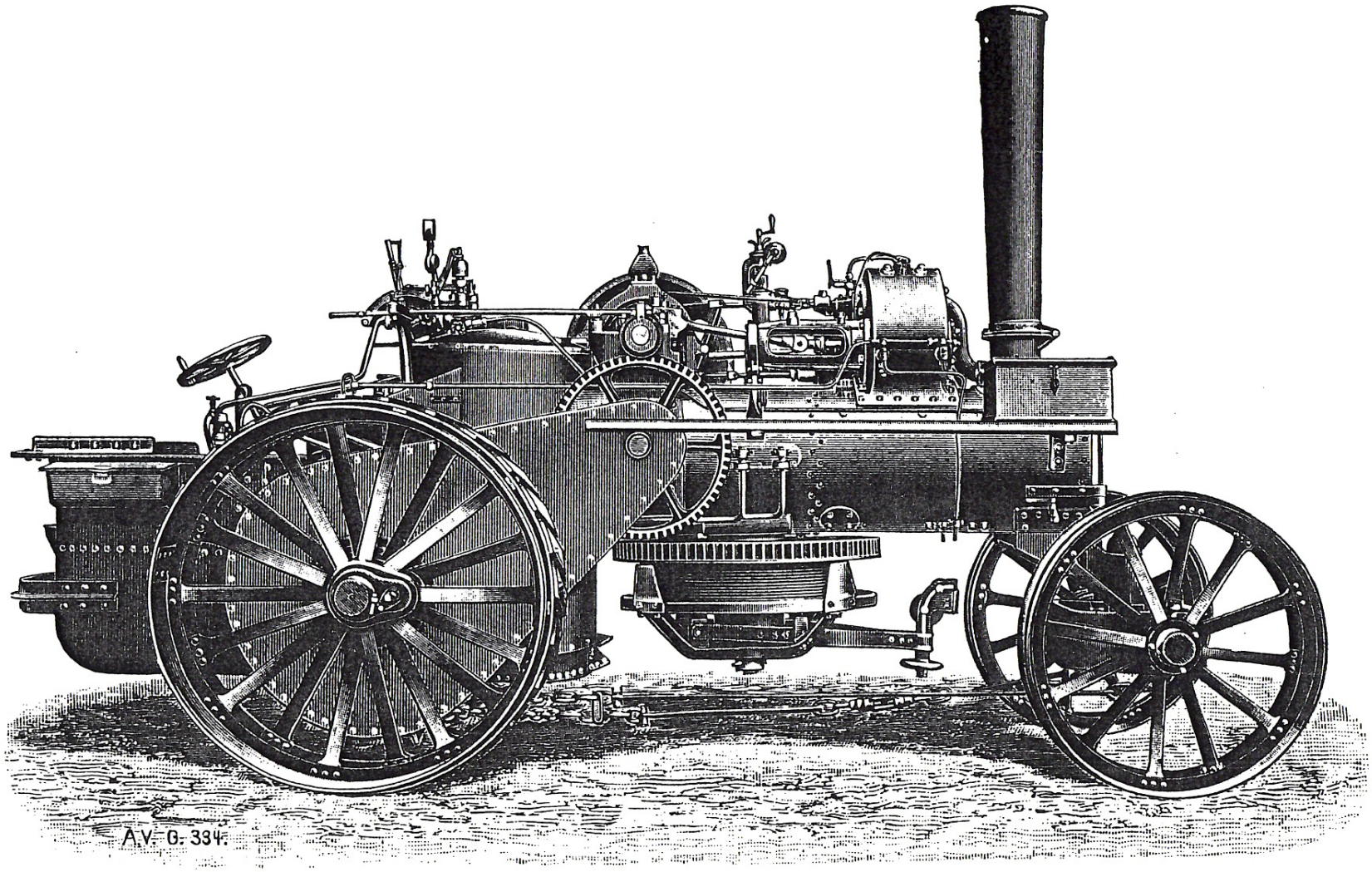
Anmerkung:
Ventzki und Borsig haben beim Bau von Dampfpfluglokomotiven eng zusammengearbeitet. Die Kessel aller Dampfpfluglokomotiven von Ventzki wurden alle bei Borsig in Berlin gefertigt.

Anmerkung:
Ob Ventzki auch Dampfschlepper gebaut hat ist unsicher. Staatliche Stellen suchten vor dem 1. Weltkrieg Produktionskapazitäten für die von Kemna (K-1/6) entwickelte Einheits-Militärmaschine „Typ EM". Diese Maschine sollte den Transport schwerer militärischer Einrichtungen und die Nachschubversorgung frontnaher Truppen übernehmen. Die Fertigungsmöglichkeiten bei Kemna reichten für die angeforderten Stückzahlen bei weitem nicht aus. Sie wurden von einer Vielzahl geeigneter Unternehmen mit Erfahrungen im Bau von ähnlichen Maschinen hergestellt, u.a. von Lanz, MAN, Maffei, Hartmann, Ruthemeyer, Sack, Wolf, Zettelmeyer, Kiesselbach und Krauss & Co. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind wahrscheinlich keine Dampfschlepper „Bauart Kemna" bei Ventzki in Lizenz gebaut worden.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 10 (DPfL/Dampfpfluglokomotive)

Quellen:
[1.25]
[1.47]
[1.70]
[1.85; S. 114 ff.]
[3.3; 1913, Nr. 11, S.128]; [3.4; 1922, Nr. 39, S. 933 ff.]
[3.9; 2016, H. 1, S. 14 ff. und H. 2, S. 58 ff.]

Eingerichtet:			2/2007
Ergänzungen:	1:7/11- Tafel 2 ergänzt	2: 1/16- Text ergänzt	3:
	4:	5:	6:



Hersteller: A. Ventzki (V-1/2)

Tafel 1: Dampfpfluglokomotive (um 1908)

Voebel

Hersteller-Nr.: **V-1/3** Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:	Voebel, (Vorname nicht bekannt)
Wohnort:	Biedenkopf (Hessen)
Geb.:	-
Gest.:	-
Eltern:	-
Ausbildung:	Schlossermeister

Fehlende biographische Daten müssen noch ermittelt werden. Voebel war um 1860 (?) Schlossermeister in Biedenkopf. Er experimentierte, ohne großen Erfolg, mit einer Vielzahl mechanischer Erfindungen. Um 1870 gelang es Voebel, einen einsatzfähigen Dampfwagen zu bauen, der eine gewisse Ähnlichkeit mit einen Automobil besessen haben soll. Es wäre vermutlich eines der ersten Fahrzeuge dieser Art im deutschsprachigen Raum gewesen. Das Fahrzeug ist nachweislich in Betrieb gewesen. Es konnte, soweit bekannt, von einer Person gefahren werden.
Voebel ist einer der typischen Erfinder jener Zeit, deren Arbeiten nur im engen regionalen Umfeld bekannt geworden sind.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

Um 1870 **Voebel stellt einen einsatzfähigen Dampfwagen (vermutlich ein kleineres Fahrzeug mit vier Rädern) her.**
Der Wagen ist in Biedenkopf in Betrieb gewesen.
Weiterhin sind mehrere Fahrten über 6 Stunden ins nahegelegene Marburg (und zurück) absolviert worden.
Einzelheiten zur Technik des Fahrzeugs sind nicht bekannt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 1 (DF/Dampffahrzeug (allg.))

Quellen:
[1.163]

Eingerichtet:			2/2012
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6: