8.2.21 Teil 21: Hersteller mit Anfangsbuchstaben **W**

Übersicht der aufgeführten Hersteller mit dem Anfangsbuchstaben W

Hersteller-Nummerngruppe1: Hersteller die mit Sicherheit Dampfselbstfahrer gebaut haben

Lfd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung
1	R. A. Wens & Co., Berlin	W-1/1	
2	Maschinenfabrik R. Wolf/ R. Wolf AG, Magdeburg-Buckau	W-1/2	
3	Marie G. Witwe, ?,	W-1/3	
4	F. Wöhlert, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Berlin	W-1/4	nach 1872: Aktiengesellschaft
5	Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen, Bautzen	W-1/5	vorm. W.C.F. Busch AG
6	F. Wickerle, Prag (?)	W-1/6	
7	Gebr. Wagner, (?)	W-1/7	
8	M. Webers, Berlin	W-1/8	
9	Maschinenfabrik Wischer, Stargard	W-1/9	
10	O. & R. Wilberg, Magdeburg	W-1/10	
11	Maschinenfabrik Emil Wolf, Essen (Ruhr)	W-1/11	

Hinweis: Wiener Lokomotivfabriks-Aktien-Gesellschaft siehe F-1/3 (Floridsdorfer)

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

Lfd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung
1	P. A. Wenset, ?	W-2/1	
2	Maschinenfabrik Theodor Wiede, Chemnitz	W-2/2	
3	Maschinenfabrik Theophile Weisse, Prag (Böhmen, Österr.-Ungarn)	W-2/3	

<u>Anmerkung:</u>
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.

R. A. Wens & Co.

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

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	R. A. Wens & Co., Maschinenbauanstalt auch R. A. Wens & Comp. GmbH
Firmensitz:	Berlin
Gründung:	vor 1860
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Allg. Maschinenbau Landmaschinen (?) Lokomobilen Dampfschlepper (?)

Das Unternehmen wurde von R. A. Wens vor 1860 als Maschinenbauanstalt mit dem damals üblichen breiten Produktionsspektrum gegründet. Wens richtete seine Produktion kurze Zeit nach der Gründung auf den Bau von Dampfmaschinen und Lokomobilen aus. Schon 1864 war das Unternehmen als einer der frühen einheimischen Hersteller, die „die Dampfkraft transportabel" gemacht haben, mit seinen Lokomobilen auf den bekannten Maschinenausstellungen und Maschinenmärkten vertreten, u.a. auf den Ausstellungen in Stettin und Cöln. Einige technische Angaben zur Lokomobile von Wens sind erhalten geblieben.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1861/62 **Öffentliche Ankündigung des Herstellers, auf der Internationalen Landwirtschaftsausstellung 1862 in Hamburg eine eigene Lokomobile ausstellen zu wollen.**
Eine Maschine ist auf der Ausstellung nicht präsentiert worden.

1863/64 **Herstellung von fahrbaren Lokomobilen.**
Bauart: Basis ist ein Lokomotivkessel, die Maschine ist aufgesattelt.
Besonderheit beim Kessel: große Feuerbüchse und sehr große Rostfläche (auch für Torf- und Holzfeuerung geeignet).
Besonderheit bei der Maschine: alle Teile der Maschine sind auf einer Grundplatte montiert, doppelte Schwungräder.
Leistungsbereich: 8 bis 12 PS.
Einzylindermaschinen, nur die 12 PS-Version besitzt zwei Zylinder.

1) Die Lokomobilen von R. A. Wens & Comp. in Berlin. Dieselben waren auf den Ausstellungen zu Stettin und Köln in großer Zahl zum Betriebe von Ziegelpressen und Kreiselpumpen ausgestellt, und zwar in verschiedener Größe, von 8 bis 12 Pferdekraft, die letzteren mit zwei Cylindern. Das charakteristische Kennzeichen der Wens'schen Lokomobile ist die Grundplatte, auf welcher die sämmtlichen Theile der Dampfmaschine montirt sind. Der Kessel selbst ist nach dem Lokomotivprincipe angeordnet, die Feuerbuchse sehr groß, um mit voluminöseren Brennmaterialien als Steinkohlen, namentlich mit Torf und Holz, feuern zu können; die Roststäche beträgt pro Pferdekraft ¾ Quadratfuß. Auf der Feuerbuchse befindet sich ein Dampfdom mit Vorwärmer, dessen oberer Theil als Auflager für den Schornstein dient, wenn derselbe herabgelassen wird. Das Herablassen des Schornsteins geschieht mittelst einer Stellschraube und Kurbel. Der cylindrische Theil des Kessels ist von verhältnißmäßig großem Durchmesser und sehr lang, so daß das Gewicht der Maschine ein sehr erhebliches wird; der Durchmesser der Siederöhren beträgt 2½ Zoll, ihre Entfernung von einander, je nach der Größe der Maschine, ¾ bis 1 Zoll; die feuerberührte Oberfläche pro Pferdekraft 20 Quadratfuß. In der Rauchbuchse liegen mehrere Satz Siebe mit engem Drathgeflecht über einander, wodurch also ein Funkenfänger gebildet wird. Unmittelbar hinter dem Dampfdome beginnt die Grundplatte, welche über den ganzen Kessel liegt, und an ihrem hinteren Theile als Untersatz für den Schornsteinstutzen dient.

Die Maschine selbst ist sehr zusammengedrängt; mit Linealführung und Expansion; dieselbe zeichnet sich noch dadurch aus, daß sie mit zwei Schwungrädern versehen ist, wodurch ein sehr ruhiger und gleichmäßiger Gang erzielt wird. Die Pumpe liegt horizontal auf der Grundplatte zur Seite des Dampfcylinders, und wird, wie gewöhnlich, durch einen Excenter von der Schwungradwelle aus getrieben, das verschlossene Sicherheitsventil innerhalb der Grundplatte, das offene ist aus einem Stücke mit dem Absperrventile gefertigt, welches zur Seite des Dampfdomes angebracht ist. Der abgehende Dampf wird von dem Vorwärmer durch die Grundplatte in den Schornstein geführt. Zu tadeln ist an dieser Maschine, daß die Röhrenleitungen für die Pumpe außerordentlich lang sind, im Winter also leicht ein Einfrieren zu befürchten steht; ferner können durch die außerordentlich niedrigen Räder, da der Aschkasten nur wenige Zoll über dem Boden steht, bei schlechten Wegen und selbst wenn derselbe zum Zwecke des Tansportes abgenommen wird, leicht Schwierigkeiten entstehen. Andererseits ist an dieser Maschine der vortrefflich ruhige Gang und wegen der großen rost- und feuerberührten Fläche der geringe Kohlenverbrauch hervorzuheben.

Bild (W-1/1) 1: Beschreibung der Lokomobile von Wens [1.134; S. 76 ff.]

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[1.134; S. 76 ff.]
[2.3]
[3.4; 1890, S. 1293 ff.]
[3.41; 1862, Nr. 2 (?), S.84 ff.]

Eingerichtet:			4/2007
Ergänzungen:	1: 9/10- Text erg.	2:	3:
	4:	5:	6:

R. Wolf

Hersteller-Nr.: **W-1/2** Weitere Nennungen: **K-1/6, H-1/1**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik R. Wolf 1913 Umwandlung in eine Aktiengesellschaft (R. Wolf AG) 1928 Zusammenschluss mit der Maschinenfabrik Buckau zur „Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG“
Firmensitz:	Magdeburg-Buckau
Gründung:	1862
Liquidation:	1945 (Auflösung und Aufteilung in verschiedene Geschäftszweige)
Produktionsprogramm:	Landmaschinen (u.a. Dreschmaschinen) Dampfmaschinen Ortsfeste Lokomobilen (Halblokomobilen) Fahrbare Lokomobilen Lokomotiven Dampfschlepper, Dampftraktoren Dampfpfluglokomotiven Dieselmotoren, Ackerschlepper

Die Maschinenfabrik von R. Wolf war seit ihrer Gründung 1862 an vielen bahnbrechenden Entwicklungen auf den Gebieten des Dampfmaschinen- und Lokomobilbaus beteiligt. Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigte sie über 900 Mitarbeiter und war damit einer der großen Hersteller von Dampfmaschinen jener Zeit.
Rudolf Ernst Wolf wurde am 26. Juni 1831 in Magdeburg geboren. Nach dem Besuch der mittleren Klassen des Gymnasiums (bis 1847) absolvierte er 2 ½ Jahre lang eine praktische Ausbildung in der Maschinenfabrik Buckau. Von 1849 bis 1851 besuchte Wolf die Provinzialgewerbeschule in Halberstadt mit dem Ziel, eine mittlere technische Laufbahn einzuschlagen. Danach nahm er eine erste Stellung bei Wöhlert in Berlin an. Von 1854 bis 1862 arbeitete Wolf bei der Maschinenfabrik Gotthilf Kuhn. Kuhn baute seinerzeit schon Dampfkessel mit ausziehbarem Röhrenteil. 1862 gründete Wolf mit 6 Arbeitern seinen eigenen Betrieb. Die Firma wuchs rasch. Sie wurde nach und nach um eine Eisengießerei, eine Kesselschmiede, den Anlagenbau u.a.m. erweitert. Ab 1905 wurden weitere größere Produktionsstätten in der Umgebung Magdeburg in Betrieb genommen. Um 1910 hatte das Unternehmen schon 2500 Mitarbeiter. Ab 1914 wurden nacheinander die Ascherslebener Maschinenbau-Gesellschaft (bekannt durch ihre fortschrittlichen Heißdampfmaschinen) und die Lokomotivfabrik Christian Hagans in Erfurt übernommen. In der Blütezeit des Unternehmens beschäftigte Wolf fast 3000 Mitarbeiter. Die Neuerwerbungen mussten allerdings 1927/28 stillgelegt werden. Ab 1921 kam es zu einem losen Zusammenschluss der Maschinenfabrik Buckau und der R. Wolf AG. 1928 wurden beide Firmen dann zur „Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG“ zusammengelegt.
R. Wolf ging bei seinen Maschinen von Anfang an eigene Wege. Bei den Lokomobilen setzte er beispielsweise die üblichen Lokomotivkessel der engl. Wettbewerber nicht ein. Charakteristisch für diese Wolf'schen Maschinen waren die großvolumige zylindrische Feuerbüchse und der zylindrische Vorkessel. Beide in oder parallel zur Achse des Langkessels. Damit konnte ein breites Spektrum unterschiedlicher Brennmaterialien verfeuert werden. Am Anfang war der hintere Kesselbereich noch zylindrisch abgesetzt. Später verwendete er einen glatten zylindrischer Kessel ohne Absatz im Bereich der Feuerbüchse. Zur Besseren Wartung konnte die Feuerbüchse mit den Rauchrohren herausgezogen werden (ausziehbarer Röhrenkessel). Ein weiteres Charakteristikum der Wolf'schen Maschinen war die Anwendung hoher Dampfspannungen (1862 schon 6 – 7 at). Die Wolf'schen Lokomobilen besaßen einen sehr hohen Wirkungsgrad, der den Vergleich mit guten stationären Großanlagen nicht scheuen brauchte. Bei div. Lokomobilprüfungen in den Jahren 1880 und 1883, auch im Vergleich mit den neuesten engl. Maschinen, schnitten die Lokomobilen von Wolf immer als beste ab. Ab Mitte der 80er Jahre wurden auch Überhitzer in den Rauchkammern der Kessel eingesetzt. Wolf führte 1882 die Verbundmaschinen bei Lokomobilen in Deutschland ein. Nach dem 1. Weltkrieg übernahm R. Wolf das Zweigwerk von John Fowler & Co in Magdeburg. Fowler hatte dort 1872 eine Niederlassung eröffnet und diese später zu einem Werk erweitert. Wolf entwickelte die Fowler'schen Maschinen weiter. Er verkaufte ab 1919 auch Dampfschlepper und einzelne Dampfpfluglokomotiven unter eigenem Namen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862	**Bau der ersten Lokomobile eigenständiger Konstruktion mit zylindrischer Feuerbüchse und hohen Dampfspannungen (6 at und mehr). Ausstellung der Maschine u. a. auf dem Breslauer Maschinenmarkt von 1869.**
1870	**Intensive konstruktive Arbeiten und Versuche zur Verbesserung des Gesamtwirkungsgrades von Dampfmaschinen. Anwendung noch höherer Drücke, Steigerung des Drehzahlniveaus der Maschinen.**
1882	**Einführung der Verbundmaschine bei Lokomobilen. Nochmalige Steigerung des Wirkungsgrades der Maschinen.**
1898	**Erster Einsatz von Überhitzern in Lokomobilen (Heißdampf-Lok.).**
1906 (??)	**Bau von Dampfschleppern. Einsatz der Dampfschlepper auch für Bodenkulturarbeiten im direkten Zug. Diese Maschinen werden auch exportiert (Nord- und Südamerika u. a.)**
1913 (?)	**Lizenzbau der „Einheits-Straßenlokomotive“ Bauart Kemna, Typ EM für Transportaufgaben des deutschen Heeres. Antrieb: Zwillingsmaschine, Leistung 40 PS. Gewicht: 10 Tonnen.**
1914	**Bau von Pfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem. Antrieb durch Verbundmaschinen. Heißdampfbetrieb.**
1919	**Herstellung von modernen Heißdampf-Straßenzugmaschinen und Heißdampf-Pfluglokomotiven. Kessel nach Lokomotivbauart mit stehender, ovaler Feuerbüchse (Bauart Wolf). Dampfdruck: 10 at. Überhitzer in der Rauchkammer. Kolbenschieber-Steuerung. Straßenzugmaschinen mit zwei Geschwindigkeiten: 3 und 6 km/h. Die großen Pfluglokomotiven haben Verbundmaschinen. Es werden auch Maschinen für Holzfeuerung gebaut.**
1922 (1924?)	**Herstellung einer völlig neuen Lokomobilenbauart. Unter der Bezeichnung „Motorwolf“ wird eine Heißdampfantriebsmaschine vorgestellt.**

1928 **Übernahme der Fertigung von Lokomobilen und Straßenschleppern (Zuglokomobilen) der Maschinenfabrik Henschel & Sohn, Kassel. Henschel übernimmt im Austausch die Lokomotivenproduktion von R. Wolf (vorm. Hagans, Erfurt).**

Einige Lokomobilen von Wolf sind erhalten geblieben.

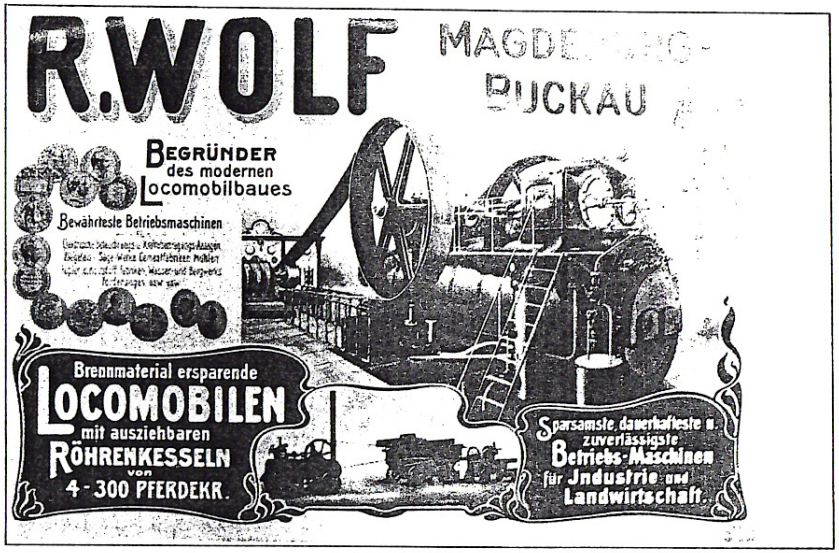


Bild (W-1/2) 1: Werbeanzeige von R. Wolf (um1900)

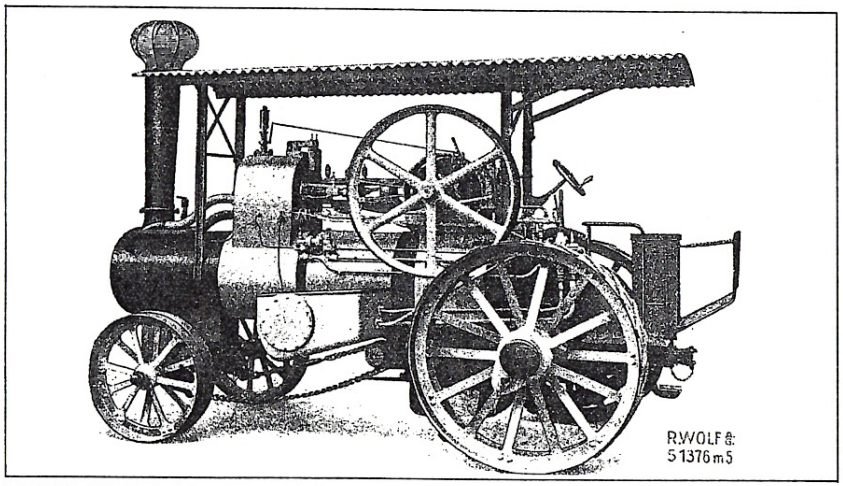


Bild (W-1/2) 2: Leichter Dampftraktor von R. Wolf (um 1922)

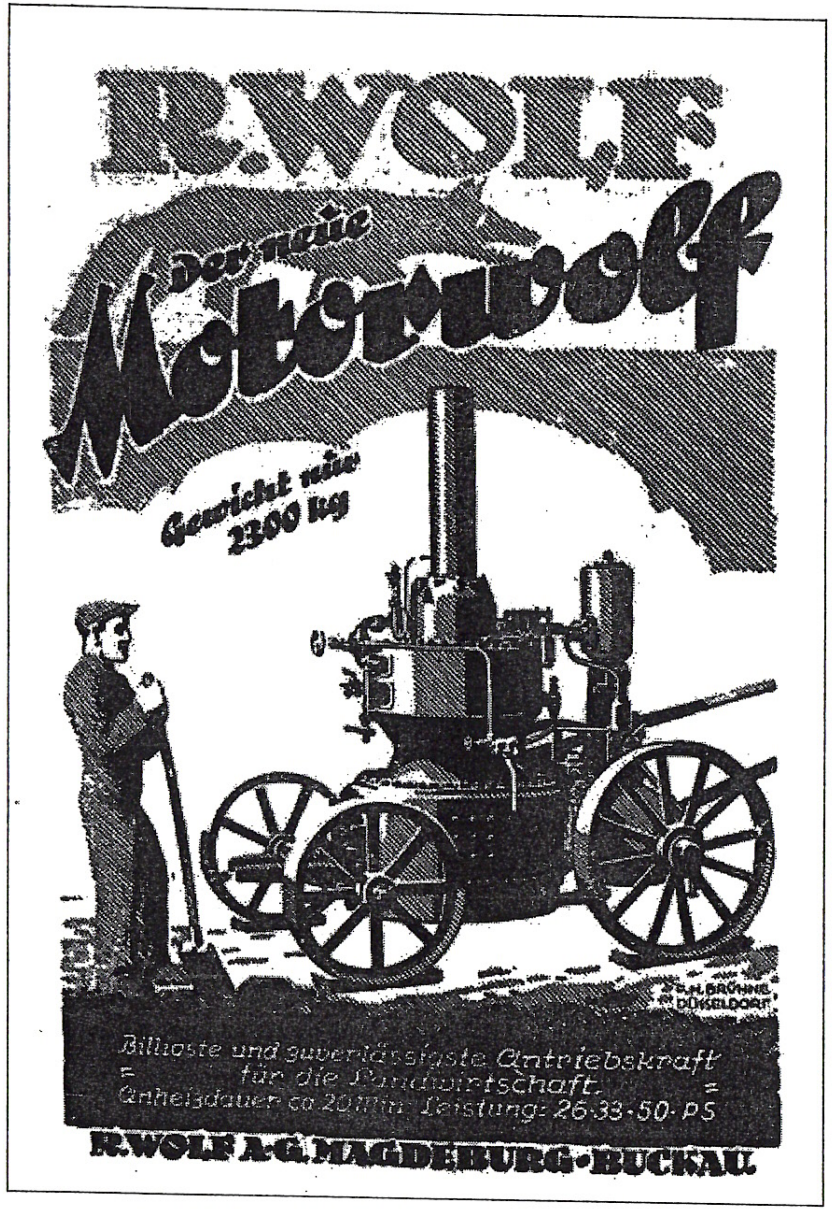


Bild (W-1/2) 3: Verfahrbare Lokomobile („Motorwolf") neuester Konstruktion (Verkaufsprospekt um 1923)

Bild (W-1/2) 4: Werbeanzeige für Heißdampfpflüge von R. Wolf (um 1914)

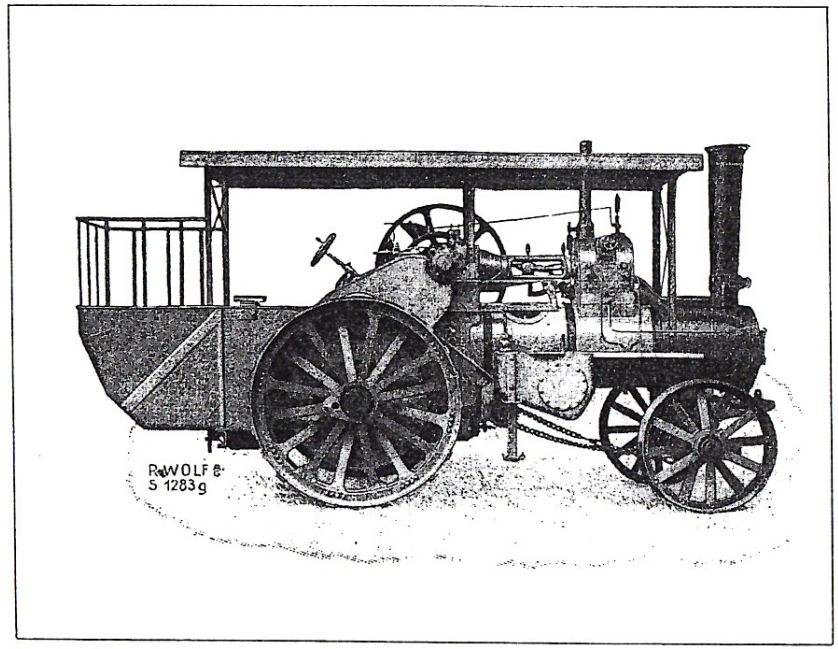


Bild (W-1/2) 5: Leichter Dampftraktor von R. Wolf für Holzfeuerung (um 1922)

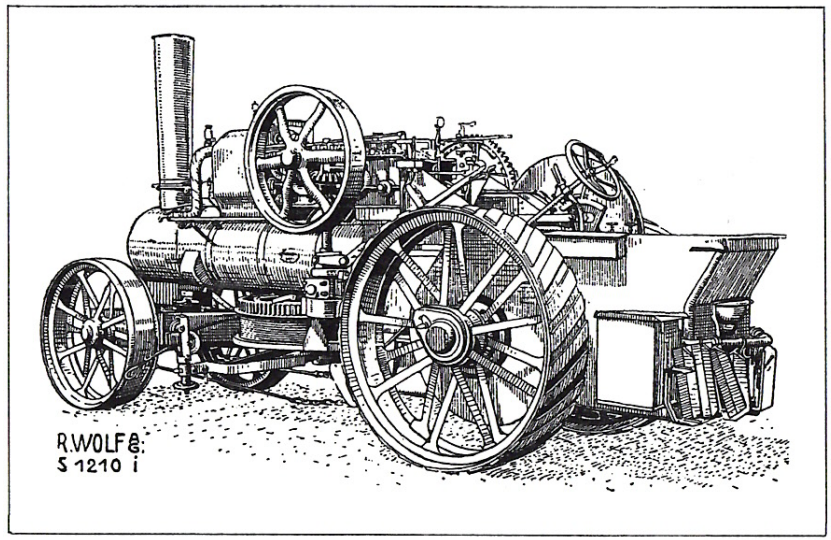


Bild (W-1/2) 6: Patent-Heißdampf-Pfluglokomotive von R. Wolf (um 1920)

Anmerkung:
Wolf war einer der großen einheimischen Hersteller von Lokomobilen. Aber im Vergleich mit den führenden Herstellern in Europa, vornehmlich denen in England und Frankreich, waren die hergestellten Stückzahlen nicht sehr hoch. Des Weiteren verlief die Absatzentwicklung bei Lokomobilen mit einem über zehnjährigem Verzug im Vergleich mit der Entwicklung in England. Wolf stellte beispielsweise im Jahr 1874 seine 500ste, im Jahr 1888 seine 2000ste, 1885 seine 5000ste und im Jahr 1905 seine 10000ste Lokomobile her. Die bekannten englischen Hersteller hatten in dieser Zeit schon ein Mehrfaches gebaut. Allein Clayton, Shuttleworth & Co hatten bis 1888 schon über 10000 Lokomobilen hergestellt.

Anmerkung:
Am Anfang der „Elektrifizierungswelle" in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden kleinere elektrische Stationen mit Dampfantrieb zur Erzeugung der Energie eingesetzt. Sie versorgten einen regional eng begrenzten Bereich oder auch nur einen einzelnen Betrieb mit elektrischem Strom, der vornehmlich für Beleuchtungszwecke verwendet wurde. Diese elektrischen Beleuchtungsanlagen hatten wegen ihrer einfachen Installation, Handhabung und ihrer Betriebskosten im Vergleich zu Gasanlagen einige Vorteile. R. Wolf stellte auch Lokomobilen für elektrische Beleuchtungsanlagen her. Die Leistungen waren gering. Sie lagen in den 80er Jahren zwischen 10 und 70 PS. Die meisten Maschinen waren Halblokomobilen, also auf Tragfüßen ruhende Maschinen, die keine gemauerten Kesseleinbauten erforderten und im Bedarfsfall versetzt werden konnten. Derartige Halblokomobilen wurden an Siemens & Halske, an die Norddeutschen Elektrizitätswerke für die Betriebe in Magdeburg und Hannover u.a. geliefert. Es gab diese Maschinen aber auch als Lokomobilen für den Gespannzug für „fahrbare Beleuchtungszwecke". Die Tafel 5 zeigt eine solche von R. Wolf gebaute Maschine aus dem Jahr 1887 mit zwei getrennten Dynamomaschinen auf einem separaten Rahmen. Der für Wolf typische ausziehbare Röhrenkessel ist deutlich zu erkennen. Dieser Typ wurde beispielsweise auf der kaiserlichen Werft in Kiel, bei Heidmann in Mühlhausen i. E., Siemens & Halske und bei den Schuckert-Werken eingesetzt. Bis 1887 lieferte R. Wolf 40 Lokomobilen für elektrische Beleuchtungsanlagen.
(Quelle: Deutsche Industrie-Zeitung, 1887, S. 456 ff.)

Anmerkung:
Wolf baute Anfang der 20er Jahre auch Lokomobilen und Selbstfahrer mit Antrieb durch Explosionsmotoren. U.a. einen Rohöl-Selbstfahrer in mehreren Ausführungen. Der Name der Maschine war „Wehrwolf". Es wurden drei Typen gebaut. Sie konnten als Motorlokomobile oder als Motorzugmaschine eingesetzt werden. Die Leistungen gingen bis 15 PS. Lasten bis zu 8 Tonnen konnten befördert werden.

Anmerkung:
Zu Beginn der 1920er Jahre unternahm R. Wolf einen radikalen Versuch, auf dem Gebiet der fahrbaren Lokomobilen mit Dampfantrieben eine völlig neuartige Maschine auf dem Markt zu etablieren. Unter dem Sammelbegriff „Dampfmotorlokomobile" und mit dem Namen „Motorwolf" versehen, sollte die neue Maschine die Ära der Dampftechnik in der neuen Zeit weiterführen. Der Name war Programm. Das „Motorische" war bei der Maschine schon äußerlich in den Vordergrund gerückt worden. Mit einer herkömmlichen Lokomobile hatte der „Motorwolf" nichts mehr gemein.
Durch die Anwendung neuer konstruktiver Grundsätze gelang es eine Antriebsmaschine zu schaffen, die gegenüber herkömmlichen Lokomobilen gleicher Leistung:
- 50 % weniger Gewicht hatte,
- in kürzester Zeit betriebsbereit war,
- nur 65 % des Anschaffungspreises benötigte,
- hoch überlastbar war.

Die Betriebssicherheit, Zuverlässigkeit und Stabilität war auf dem gleichen Niveau wie bei den herkömmlichen Lokomobilen.
Ein Kessel nach Lokomotivbauart kam bei diesen Anforderungen nicht in Frage. Wolf setzte einen stehenden, ausziehbaren Wasserrohrkessel ein. Der Außenkessel war zur Reinigung der Innenteile leicht abnehmbar. Die Feuerbüchse war groß bemessen. Es konnten auch minderwertige Brennmaterialien verfeuert werden. Erzeugt wurde Heißdampf hoher Spannung. Als Maschine wurde eine stehende, völlig gekapselte, schnelllaufende Heißdampfmaschine eingesetzt. Die Achse der Riemenscheibe ging zentrisch durch die rechte hintere Achse. Entsprechend der Bauweise moderner Traktoren fehlte das Fahrgestell. Die ganze Kraftmaschine bildete einen kompakten Baublock. Die Betriebsbereitschaft wurde in weniger als 20 Minuten erreicht. Das Gewicht der Maschine lag bei 2300 kg. Die Dauerleistung betrug 33 PS. Sie konnte auf 50 PS gesteigert werden. Verbrauch: 0,9 kg Kohle und 6,5 Liter Wasser je effektiver Pferdekraftstunde.
Trotz dieser herausragenden technischen und wirtschaftlichen Eigenschaften hatte der „Motorwolf" keinen größeren Erfolg. Die Zeit der dampfgetriebenen Kraftmaschinen in diesem Leistungsbereich ging zu Ende. Der Verbrennungsmotor und der elektrische Motor waren wirtschaftlicher.

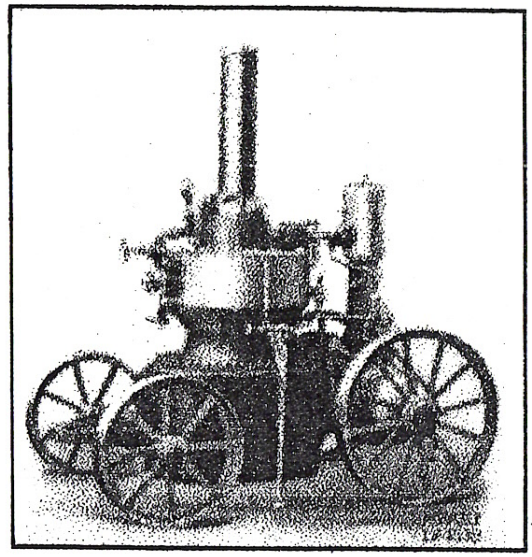


Bild (W-1/2)7 :
„Motorwolf" – verfahrbare Lokomobile neuer Bauart (um 1923)

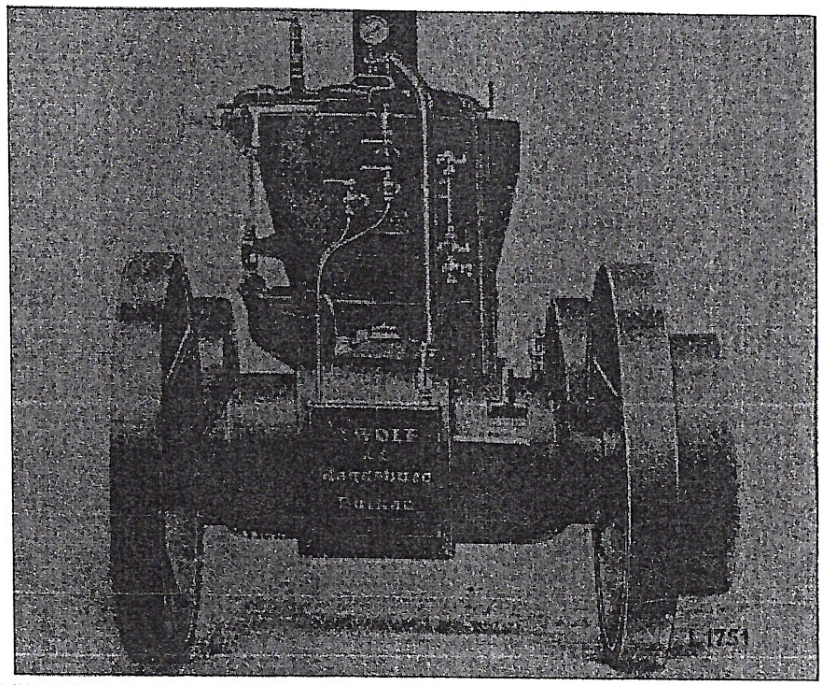
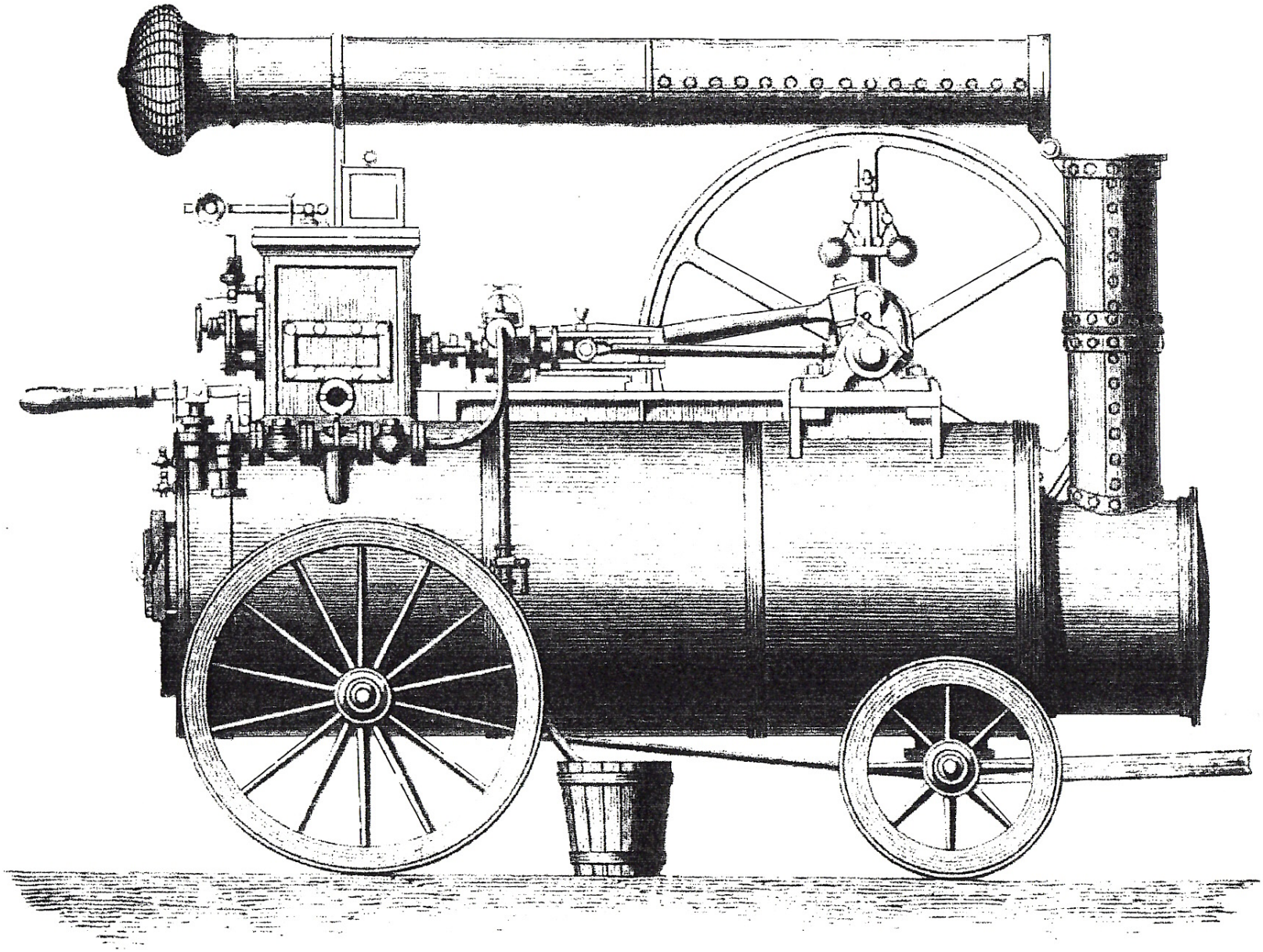
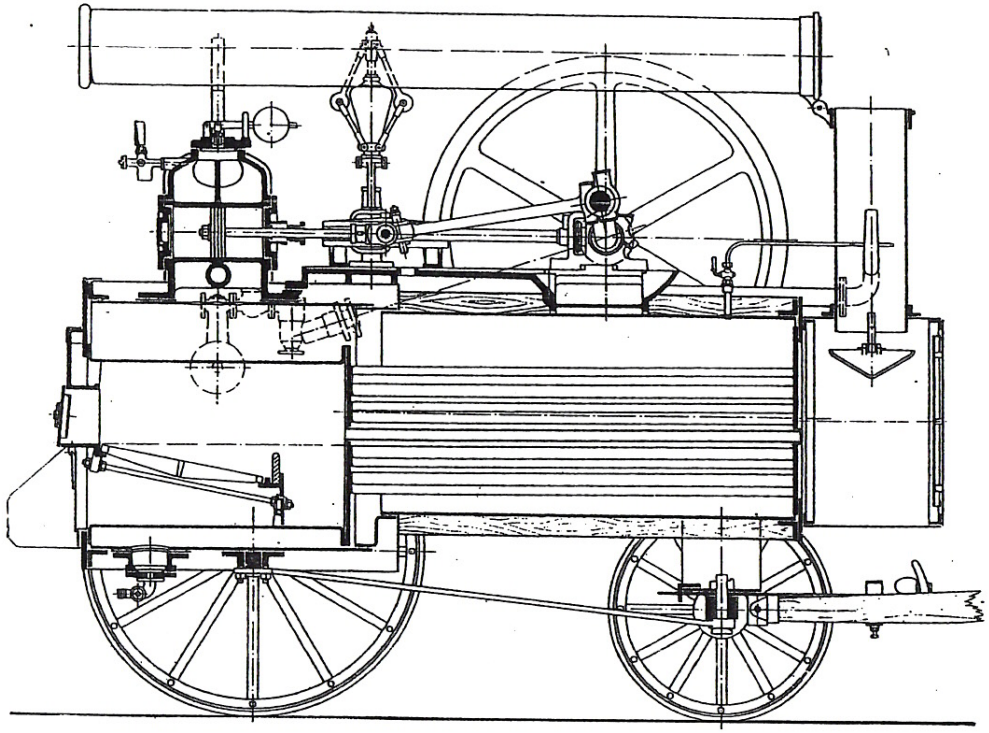


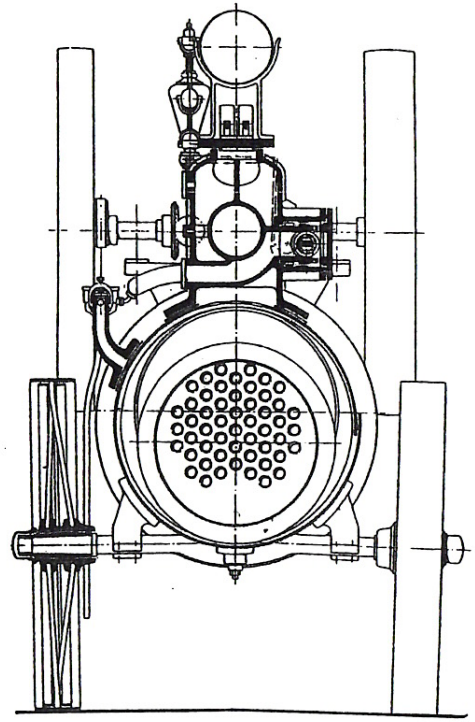
Bild (W-1/2) 8: Der „Motorwolf", Blick von hinten auf die Maschine

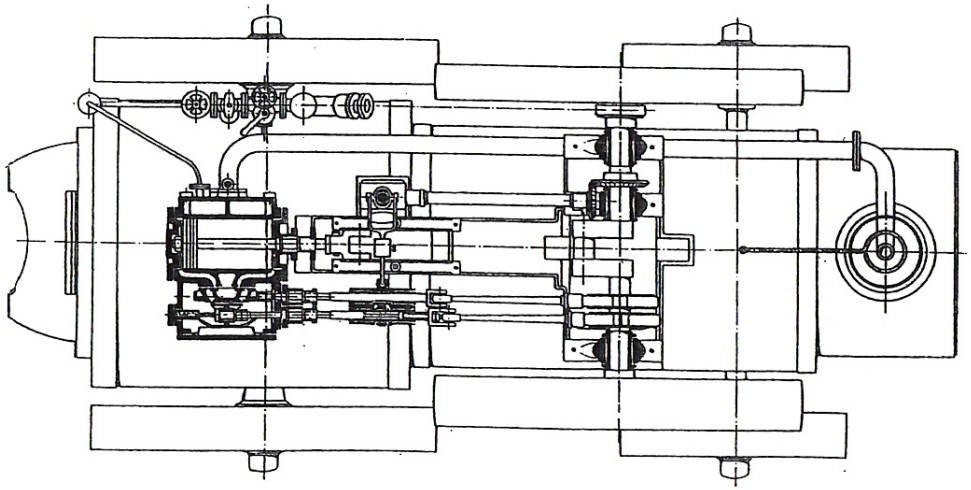


Hersteller: R. Wolf (W-1/2)

Tafel 1: Frühe Lokomobile mit zylindrischer Feuerbüchse (1864)

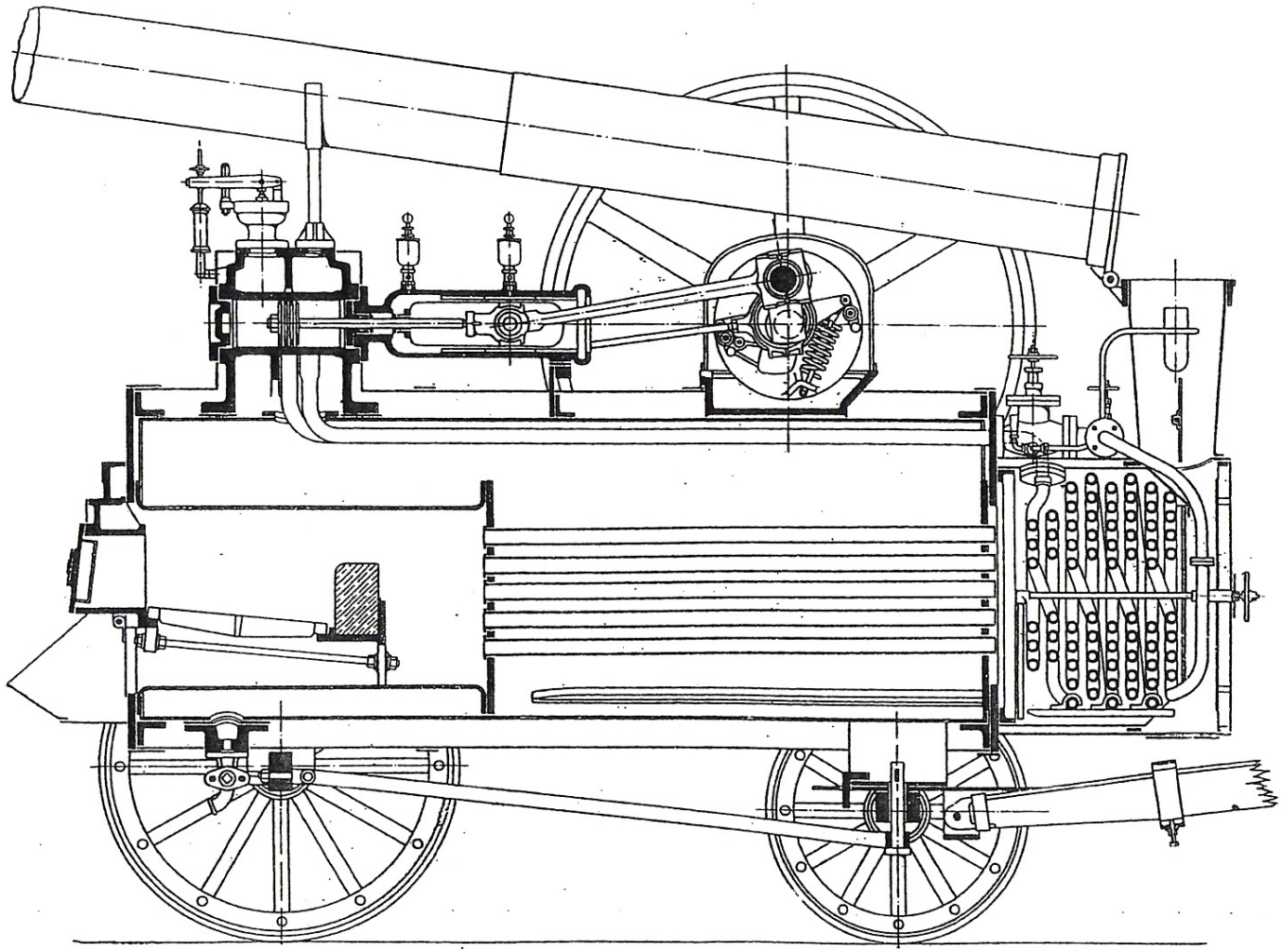






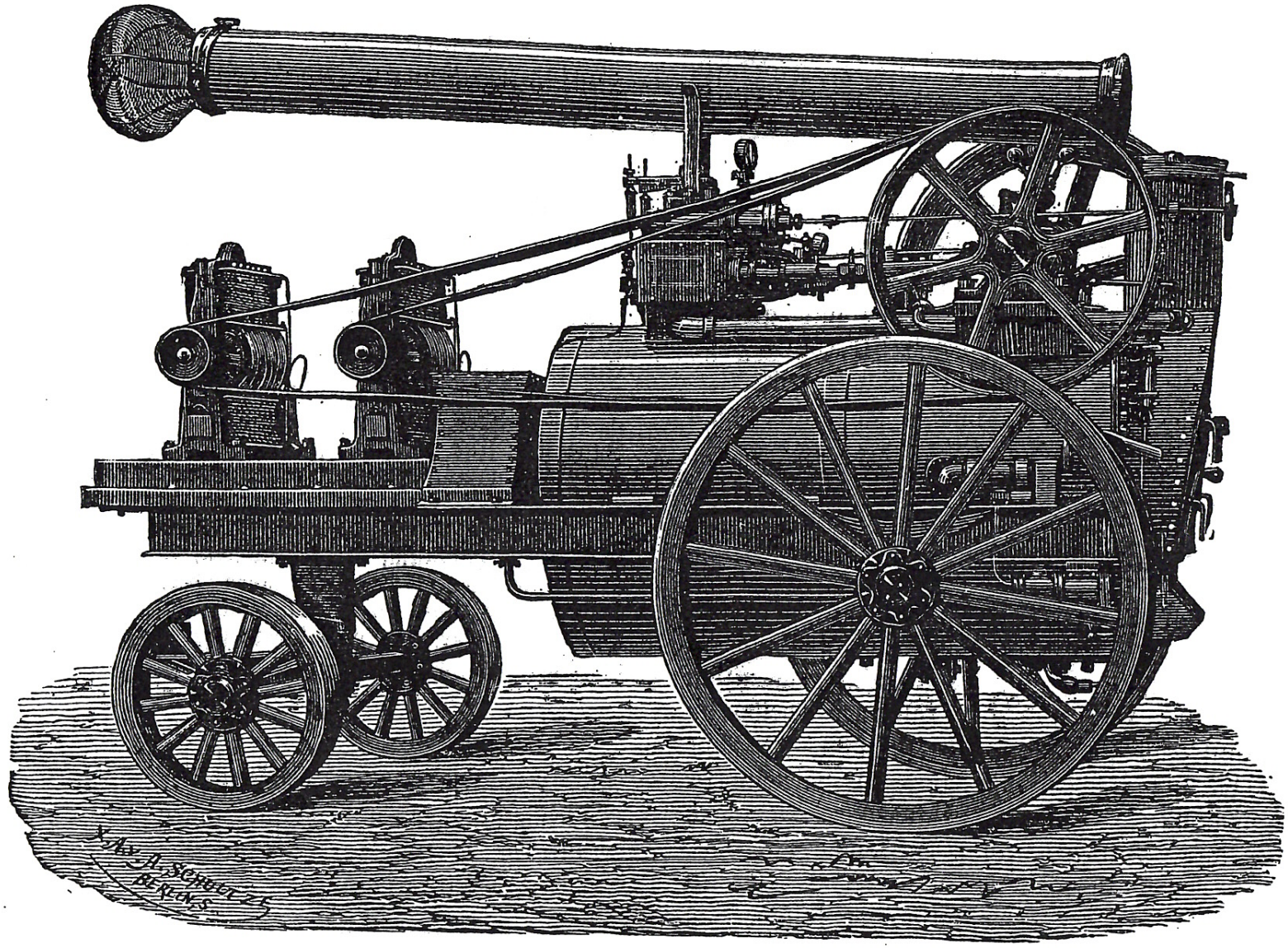
Hersteller: R. Wolf (W-1/2)

Tafel 2: Lokomobile mit Expansionsschiebersteuerung (1878)



Hersteller: R. Wolf (W-1/2)

Tafel 3: Heißdampf-Lokomobile mit 24 PS Leistung (1902)



Hersteller: R. Wolf (W-1/2)

Tafel 5: Lokomobile mit Plattform und Dynamomaschinen von R. Wolf (1887)

Anmerkung:
Nach dem 1. Weltkrieg wurden von den Herstellern von Lokomobilen, Dampfwalzen, Dampfschleppern und Dampf-Zugmaschinen verstärkt die getrennten Fabrikationsprogramme im Rahmen von Programmstraffungen und Rationalisierungen bereinigt. In vielen Fällen verlangten auch die sinkenden Produktionszahlen nach einer besseren und abgestimmten Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Die R. Wolf A.G. ging im Laufe der Jahre eine Vielzahl von Kooperationen und Interessensgemeinschaften mit unmittelbaren Wettbewerbern ein oder übernahm sie komplett. 1926 erfolgte beispielsweise eine Fabrikationsaufteilung bei Dreschmaschinen und Lokomobilen mit der Heinrich Lanz A.G. Das Werk für Dreschmaschinen von Wolf in Fermersleben wurde aufgegeben. Lanz übernahm das Geschäftsfeld. Im Gegenzug wurde das Werk in Salbe der R. Wolf A.G. für den Lokomobilenbau erweitert. Auch mit Henschel in Kassel gab es eine Interessensgemeinschaft.
Wolf übernahm in dieser Zeit folgende Unternehmen (Auswahl):
- 1916 Lokomotivfabrik Christian Hagans, Erfurt (Lokomotiven für Kleinbahnen u.a.m.),
- 1917 Übernahme der Niederlassung von J. Fowler & Co, Magdeburg (Dampfpflüge, Dampfschlepper),
- 1917 Stahlgießerei R. Becker & Co, Dessau,
- 1918 Aschersleben Maschinenbaugesellschaft (Heißdampfmaschinen),
- ...
- Grade-Motorenwerke (Rohölmotoren u. andere Verbrennungsmotoren).
- Maschinenfabrik Buckau (stationäre Dampfmaschinen, Dampfkessel, Bagger, Ziegelleimaschinen u.a.m.),
- Maschinenfabrik Grevenbroich (Einrichtungen für Zuckerfabriken u.a.m.),

Fahrzeugkategorien der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper)
3 (DT/Dampftraktor)
8 (DL/Lokomobile)
10 (DPfL/Dampfpfluglokomotive)
16 (DSM/Dampfgetriebene Sondermaschine)

Quellen:
[1.47]
[1.86; S. 68 ff.]
[1.99; S. 224 ff.]
[1.106; S. 123]
[1.108; S. 36 und 58]
[2.3], [2.6]
[3.1; 1995, Nr. 1, S. 25], [3.1; 1997, Nr. 2, S. 21 ff.]
[3.4, Bd. 50, Nr. 9, S. 313 – 323], [3.4, Bd. 50, Nr. 12, S. 446 – 452]
[3.4, Bd. 50, Nr. 13, S. 478 - 480]
[3.26; 1887, S. 456 ff.]
[3.52; 1925, div. Stellen; 1926; 22.5.1926, S. 323ff.]

Eingerichtet:			6/2008
Ergänzungen:	1: 9/08- S. 2, 1906 erg.	2: 11/08- S. 3, 1914 erg	3:12/08- T. 3,4 u.5 hinzu
	4: 9/16- Text u. B. erg.	5:	6:

M. G. Witwe

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

Biographische Angaben:

Name: Marie G. Witwe
Wohnort: -
Geb.: -
Gest.: -
Eltern: -
Ausbildung: Ingenieur

Es sind keine weiteren Informationen zu M. G. Witwe bekannt.

Witwe hat zwischen 1874 und 1876 in London ein Patent auf einen verbesserten Dampfwagen (Dampfkutsche) beantragt und auch erhalten. Aus welchen Gründen die Anmeldung in England erfolgte kann z. Zt. nur vermutet werden. Evtl. war Witwe in der oben angegebenen Zeit zu Studienzwecken in dem Land.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1876 **Erteilung eines Patents auf einen verbesserten Dampfwagen. Wie der Wagen ausgesehen hat ist nicht bekannt. Ein Fahrzeug in Originalgröße wurde nach bisherigem Kenntnisstand nicht gebaut.**

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 19 (DK/Dampfkutsche)

Quellen:
[2.3]

Eingerichtet:			5/2007
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

F. Wöhlert

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

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	F. Wöhlert'sche Maschinenbau-Anstalt F. Wöhlert-Maschinen-Anstalt und Eisengießerei AG (ab 1872)
Firmensitz:	Berlin, Chausseestr. 36/37
Gründung:	1842
Liquidation:	1883 (Konkurs)
Produktionsprogramm:	Lokomotiven Allg. Schwermaschinenbau, Werkzeugmaschinen Gusseiserne Bauwerksteile für Hallen, Bahnhöfe u.a. Dampfmaschinen, Dampfkessel Lokomobilen, Dampfkutschen und Dampfzugmaschinen in Lizenz von Bollée

Johann Friedrich Ludwig Wöhlert wurde am 16. September 1797 in Kiel geboren. Er starb am 31. März 1877 in Berlin. Sein Vater war Gutsbesitzer, allerdings nicht sehr vermögend. J. Wöhlert war gelernter Tischler. Seine Wanderschaft führte ihn 1818 nach Berlin. Er arbeitete am Anfang in Berlin im Maschinenbaubetrieb von Franz Anton Egells, einem der ersten größeren Betriebe dieser Art in Preußen. Auch August Borsig war zur gleichen Zeit dort beschäftigt. Nach der Gründung des Borsig'schen Betriebes 1837 arbeitete Wöhlert am Bau der ersten Lokomotive bei Borsig mit. Danach folgen Tätigkeiten in der Kgl. Eisengießerei in Berlin.
Wöhlert gründete 1842 seine eigene Maschinenfabrik und Eisengießerei. In seiner Fabrik wurden Lokomotiven, Dampfmaschinen und Dampfkessel, Werkzeugmaschinen, militärische Güter und Eisenteile aller Art und Größe hergestellt. Die erste Lokomotive konnte schon 1848 ausgeliefert werden. Insgesamt baute Wöhlert über 750 Lokomotiven. Zu Beginn der Gründerjahre, 1872, verkaufte Wöhlert sein Unternehmen an ein privates Konsortium. Kurze Zeit später erfolgte die Überführung in eine Aktiengesellschaft. Ein übliches Vorgehen in dieser Zeit. Die Spekulation mit Aktien war weit verbreitet. Das Unternehmen hatte in seiner Blütezeit über 2000 Mitarbeiter. Die wirtschaftliche Aufschwungphase nach dem gewonnenen deutsch-französischen Krieg dauerte nicht lange. Die nachfolgende große Wirtschaftskrise Ende der 70er Jahren wurde dem Unternehmen zum Verhängnis. Am 25. Juni 1883 machte es Konkurs.
Einige Details zu den Aktivitäten des Herstellers auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit Dampfwagen sind noch nicht endgültig geklärt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1852 (?) **Wöhlert führt zu Beginn der 50er Jahre Versuche mit Lokomobilen durch. Es sind auch fahrbare Maschinen gebaut worden. Die Erfahrungen aus dem Bau von Lokomobilen sollten bei der Fertigung kleinerer Dampfmaschinen genutzt werden.**

1878/79 **Wöhlert plant, ab 1878 im Rahmen von Diversifikationen den Bau französischer Dampfwagen in Lizenz von Bollée aufzunehmen. 1878 stellt Amédée Bollée seine neue „La Mancelle", einer modernen Dampfkalesche in Paris vor. In dem Wagen ist Platz für 6 Personen. Der Fahrer sitzt vorne, der Heizer steht im Heck.**

1879 **Eine Kalesche und eine schwere Dampfzugmaschine werden für Vorstellungen und Probefahrten nach Berlin gebracht. Ab dem 20. August 1879 werden in Berlin mit polizeilicher Genehmigung über 30 Probefahrten mit der Kalesche absolvierten. Zeitweise wird ein regelmäßiger „Omnibusservice" eingerichtet.**

1879 **Gründung der „Centralen Dampfwagengesellschaft" in Berliner, die die Vermarktung der Dampfwagen übernehmen sollte. Abschluss eines Lizenzvertrag zwischen Wöhlert und der Dampfwagengesellschaft zum Bau von zwei Typen von Dampfselbstfahrern („La Mancelle" und der schweren Dampfzugmaschine).**

1879/80 **Eine behördliche Erlaubnis zum Betrieb der Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen wird nicht erteilt. Im Bericht der Berliner Polizei ist vermerkt, dass die Dampfdroschke weder zum privaten Gebrauch noch als öffentliches Verkehrsmittel geeignet erscheint. Ein Einsatz in Berlin ist damit ausgeschlossen.**

1880 **Zwischen dem 9. Oktober und dem 16. November 1880 führt die große Dampfzugmaschine von Bolleé in Berlin Probefahrten durch. Einige in Anwesenheit des damaligen Kriegsministers von Kameke, der die Eignung der Maschine für das militärische Kraftfahrwesen prüft. Sieben Fahrten finden unter polizeilicher Aufsicht statt.**
Die Dampfzugmaschine hat ein Gewicht von fast 30 Tonnen und bewegt acht Anhänger. Der Straßenzug bewährte sich nicht. Es gibt zu viele Störungen.
Es ist nicht sicher, ob verbesserte und leichtere Dampfzugmaschinen danach bei Wöhlert nach Vorgaben von Bollée gebaut worden sind.
Insgesamt sind von Wöhlert ab 1879 ca. 22 Dampfselbstfahrer (in einigen Quellen wird die Zahl 40 genannt) gebaut worden, größtenteils vom Typ „La Mancelle" (als Victoria-Cabriolet und eine Postchaise).

1881 **Einige Dampfkaleschen tauchten 1881 zur „Personenbeförderung im Publikumsverkehr" in Mecklenburg auf. Den technischen Beschreibungen nach muss es sich um Fahrzeuge vom Typ „La Mancelle" aus der Lizenzfertigung bei Wöhlert handeln.**
Nachgewiesen ist, dass 1881 zwischen den Orten Bad Doberan und Heiligendamm (später auch nach Rostock) mit mehreren Dampfwagen fahrplanmäßige Linienfahrten durchgeführt worden sind.

1882 **Die Maschinenfabrik von Wöhlert baut weitere Dampfselbstfahrer.**
U.a.: - einen Dampfpostwagen
- einen Dampfomnibus
- eine „doppelte (?)" Dampfdroschke
- eine leichte Lastzugmaschine.
Versuchsfahrten mit diesen Fahrzeugen wurden 1882 von den Behörden untersagt. Das Straßenpflaster wurde zu stark beschädigt und der „Eingriff in die Ordnung des allgemeinen Verkehrs" war zu groß.

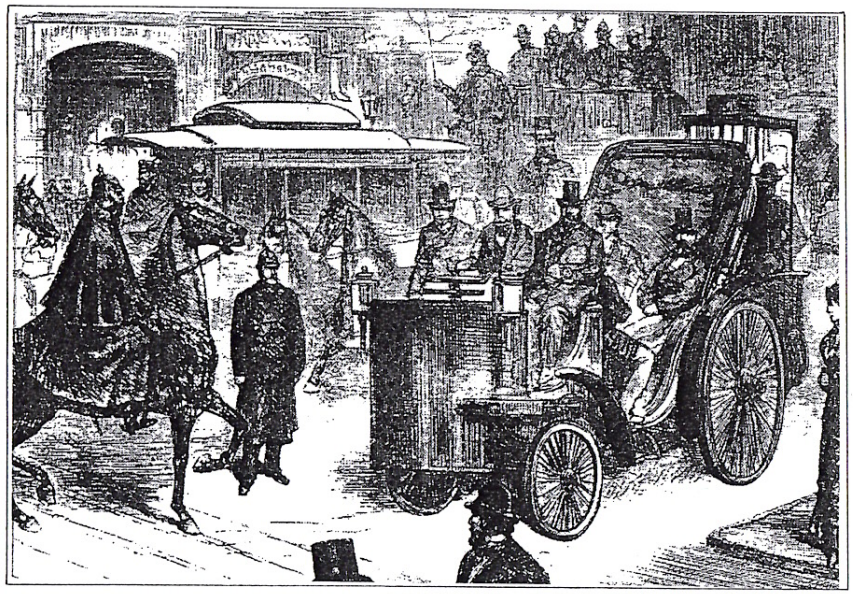


Bild (W-1/4) 1: Das Bollée'sche Dampf-Cabriolet „La Mancelle" (1878)

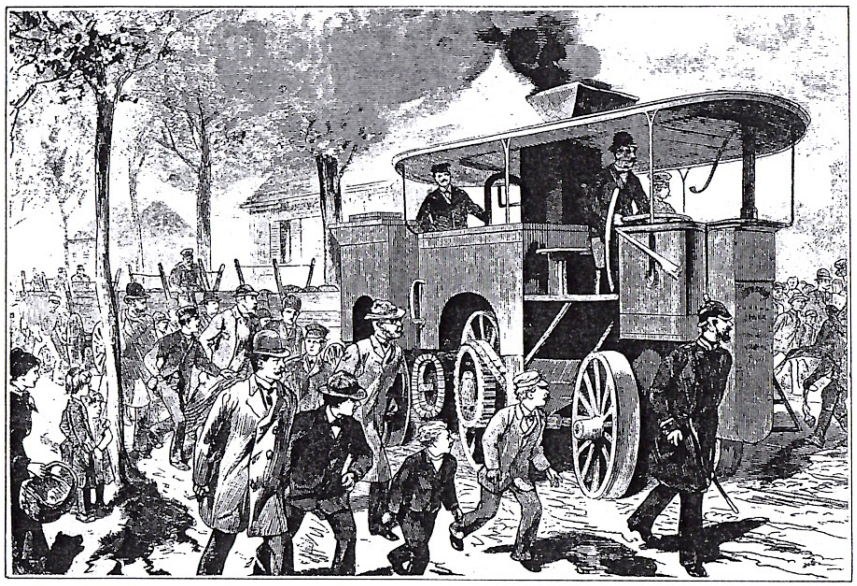


Bild (W-1/4) 2: Der große Dampfschlepper von Bollée bei einer Versuchsfahrt in Berlin (um 1880)

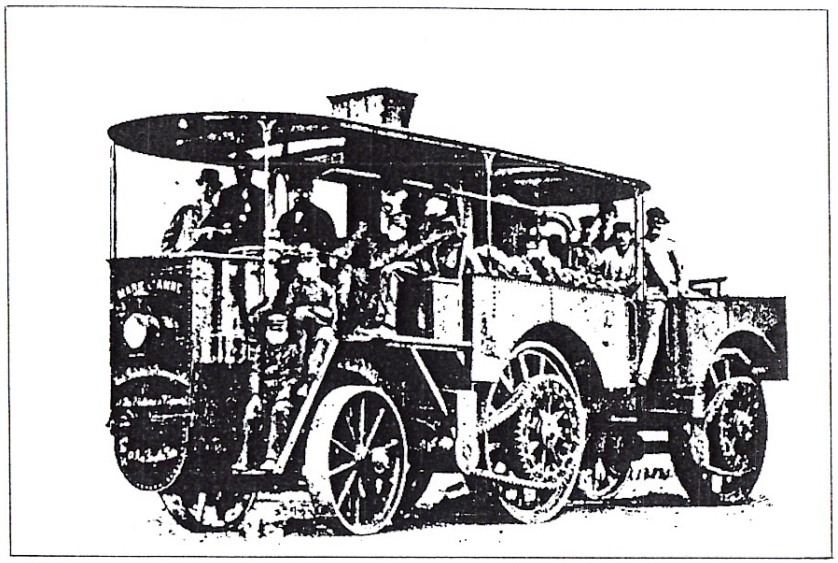


Bild (W-1/4) 3: Der große Dampfschlepper „Marie Anne" von Bollée (Historische Aufnahme von 1880, Ort unbekannt)

Anmerkung:
Bei der im Bild (W-1/4)2 dargestellten Dampfzugmaschine handelt es sich um ein ähnliches Fahrzeug, das 1879 von Bollée in Paris, Le Mans, Tours, Limoges und anderen französischen Städten vorgeführten worden ist. Die ursprüngliche Maschine hatte den Namen „Marie-Anne". Sie war zweiachsig und hatte einen einachsigen Tender (dessen Achse über ein Vorgelege und Ketten angetrieben werden konnte). Die Dampfzugmaschine wog etwa 30 Tonnen. Bollée führte in Frankreich eine 760 km lange Fernfahrt mit dem Selbstfahrer durch. Die Fahrt mit dem Dampfschlepper dauerte 74 Stunden. Die Höchstgeschwindigkeit soll in günstigen Passagen fast 30 km/h betragen haben. Bei den Versuchsfahrten in Berlin betrug die Geschwindigkeit nur gut 5 km/h. Der Schutzmann, der, im Bild gut zu erkennen, gemäß behördlicher Auflage vorangehen musste, bestimmte das Tempo.

Anmerkung:
Zur Einführung der bei Wöhlert gebauten Bolléeschen Dampfdroschke in den Berliner Straßenverkehr wurde 1880 eine Konzessionierung beantragt. Der Antrag wurde von den Behörden abgelehnt. Begründung: *„... dass über den Betrieb der Dampfkaleschen noch nicht hinreichend Erfahrungen vorlägen, um die Ertheilung einer auf Dauer berechneten Konzession zu einem regelmäßigen Verkehr von Dampfkaleschen in den Straßen der Stadt in Aussicht stellen zu können. Bei Fuhrwerken für 6 – 7 Fahrgäste werde (sich) auch ein derartiges Unternehmen augenscheinlich nicht rentieren, von einer größeren Dampfkalesche aber sei zu fürchten, dass durch sie der übrige Wagenverkehr in erheblicher Weise beeinträchtigt werden würde".*

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 5 (DZM/Dampf-Zugmaschine (?))
13 (DA/Dampf-Automobil)

Quellen:
[1.1]; [1.3]; [1.4; S. 48]; [1.14]; [1.30; S. 209 ff.]; [1.71; S. 584]; [1.106; S. 122 ff.];
[1.150; S. 304 ff.]; [1.184; S. 32 ff.]; [2.6];
[3.10; 1883, No. 324, S. 33]; [3.46; vom 15.12.1880]; [Neueste Nord. Nachr. v. 12.10.1987]

Eingerichtet:			3/2008
Ergänzungen:	1: 7/08- S. 2, 1891 hinzu	2: 1/09- T. 1 und 2 hinzu	3: 7/17- kompl. Überarb.
	4:	5:	6:

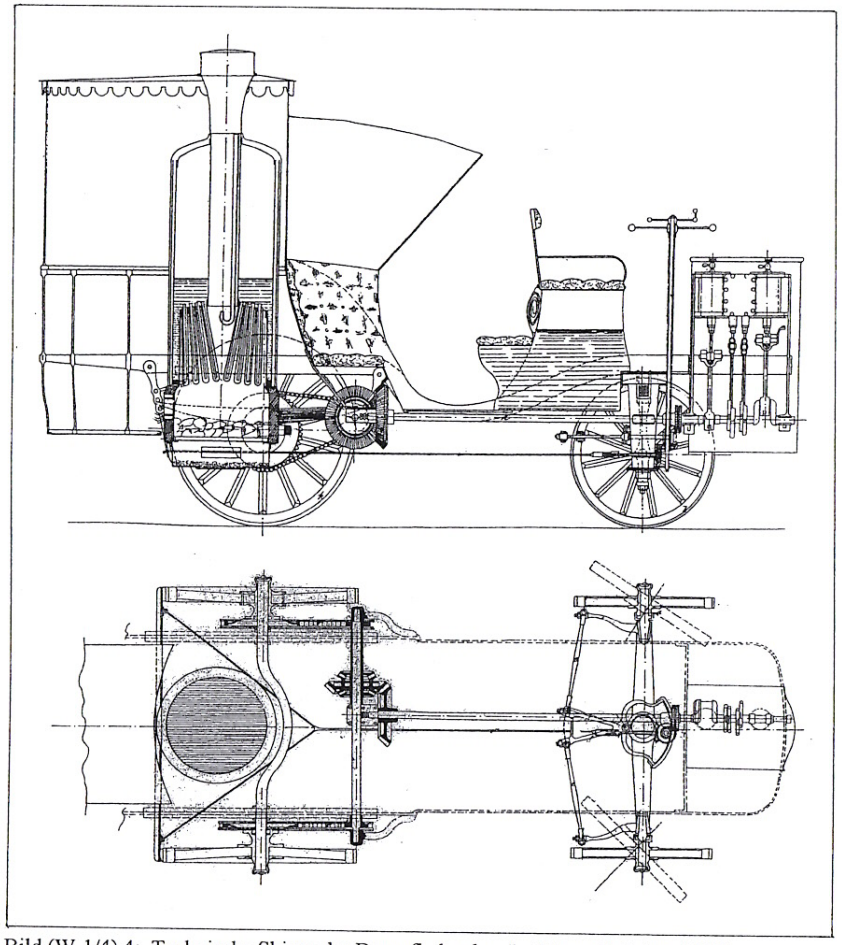


Bild (W-1/4) 4: Technische Skizze der Dampfkalesche „La Mancelle“ (um 1878)

Anmerkung:
Die „La Mancelle“ war seinerzeit eines der modernsten Fahrzeuge. Die Technik war richtungsweisend für viele Automobile, die im 19. und bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts gebaut worden sind. Eine besondere Innovation war die Anordnung der Antriebsmaschine vor der Vorderachse und deren Längseinbau. Durch den Einbau in der Fahrzeuglängsachse konnte die „Verlängerung“ der Kurbelwelle bis zur hinteren Achse (bzw. zur hinteren Vorgelegewelle) unter dem Wagen durchgeführt werden. Ein Kegelradgetriebe (z.B. mit Differentialgetriebe) sorgte für die Übertragung zur hinteren Achse.
Eine weitere Neuerung war die Aufhängung der Vorderachse in querliegenden Blattfedern und die geometrisch exakte Lenkung mit Achsschenkeln. Derartige Konstruktionen gab es bei PKW noch in den 1950er Jahren.
Einige technische Daten des Dampfwagens in Stichworten: Länge 4,48 m, Gewicht 2180 kg (sehr wenig für damalige Fahrzeuge), Geschwindigkeit max. 35 km/h, Leistung der stehenden Zweizylindermaschine 7 bis 8 PS, Dampfkessel mit geringem Wasservolumen und Field'schen Rohren, Aufheizzeit ca. 30 min.

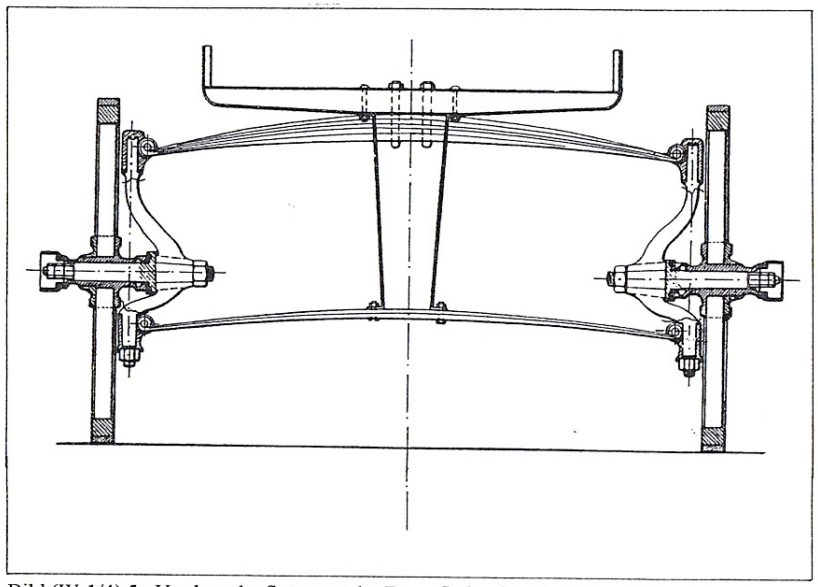


Bild (W-1/4) 5: Vorderradaufhängung der Dampfkalesche „La Mancelle“

Kutschen mit Dampfkraft

Dampfkaleschen erregten 1881 auf dem Rostocker Hauptbahnhof großes Aufsehen

Nachdem im vergangenen Jahr der „Molli“ in Bad Doberan sein hundertjähriges Jubiläum feierte, soll an ein interessantes Detail aus der Verkehrsgeschichte Mecklenburgs erinnert werden, das wenig bekannt geworden ist. Noch bevor zwischen Bad Doberan und Heiligendamm die erste Eisenbahn verkehrte und Bad Doberan von Rostock aus nur mit Pferdedroschken oder -fuhrwerken zu erreichen war, wurden im Jahre 1881 sogenannte Dampfkaleschen für den „Publikumsverkehr“ zwischen beiden Orten eingesetzt.

Die Kutschen stellten zu jener Zeit, als es noch keine Automobile gab, einen Versuch dar, die Dampfkraft, die bisher für den Reiseverkehr nur im Eisenbahnbetrieb genutzt wurde, auch für die Personenbeförderung auf den Straßen einzusetzen. Der Dampfkaleschenverkehr zwischen Heiligendamm, Bad Doberan und Rostock ist deshalb bemerkenswert, da diese Gefährte in der damaligen Zeit lediglich in einigen größeren Städten wie Berlin, Paris und London im Einsatz waren. Die Doberaner Fahrzeuge wurden von einem privaten Unternehmer, dem Rittmeister a. D. de Bary betrieben.

Die beiden Dampfkaleschen wurden in der Wöhlerschen Maschinenfabrik in Berlin hergestellt. Vom Äußeren erinnerten sie an eine große, offene Kutsche und beförderten bis zu acht Fahrgäste. Der Fahrer saß vor den Passagieren auf einer Art Bock. Die Kesselfeuerung erfolgte im hinteren Teil des Wagens. Beide Kaleschen wurden zu Beginn auf der Strecke Bad Doberan – Heiligendamm eingesetzt und verkehrten wechselseitig nach einem festgelegten Fahrplan, der zuvor zur Genehmigung in Rostock eingereicht wurde, wobei besonders der Badeverkehr (!) berücksichtigt wurde.

Jeweils von Bad Doberan nach Heiligendamm gab es vier Abfahrten täglich, um 8.00 Uhr, 10.30 Uhr, 12.30 Uhr und 19.30 Uhr. Nach wenigen Tagen wurden zusätzlich drei Linienfahrten nach Rostock in den Fahrplan aufgenommen. Dabei lag die reine Fahrzeit zwischen Bad Doberan und Heiligendamm bei etwa 20 Minuten, nach Rostock bei 60 Minuten. Die Fahrzeit wurde oft durch häufige Halte zum Ein- und Aussteigen überzogen.

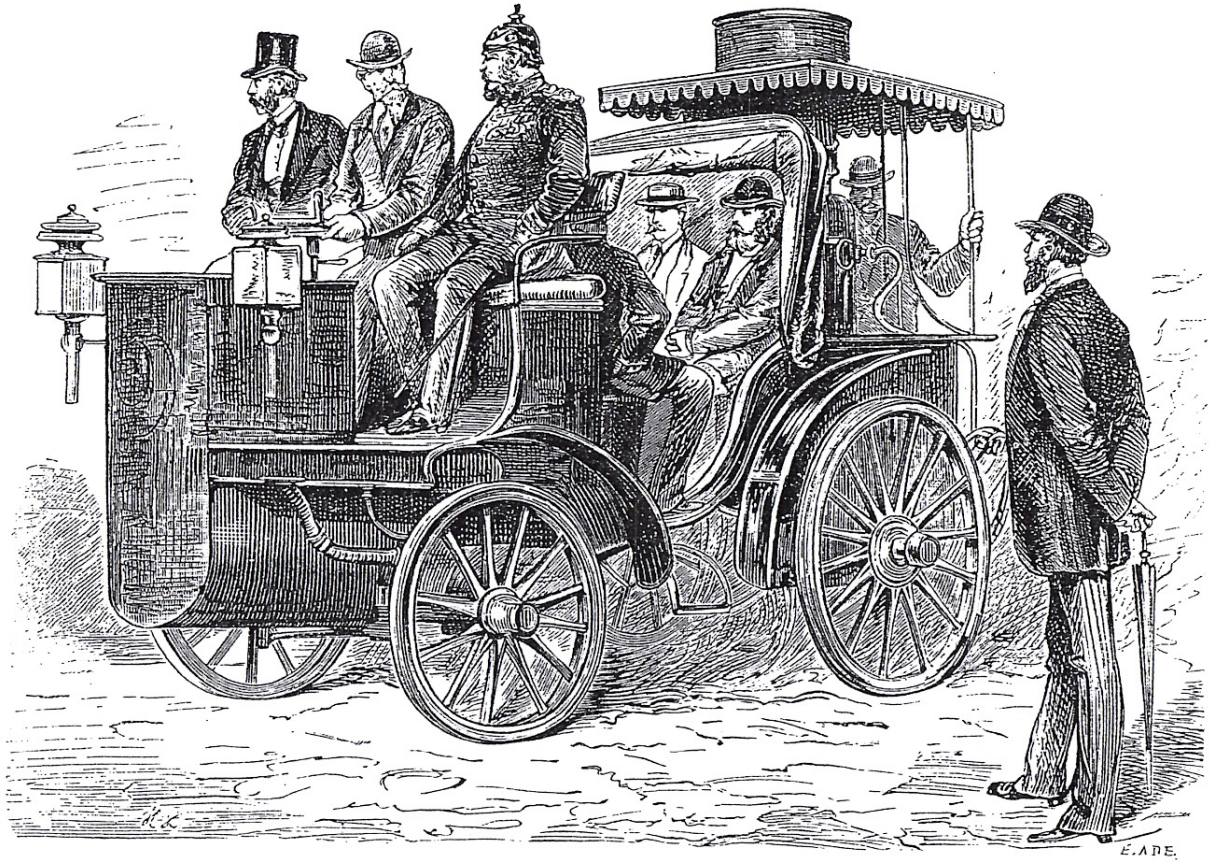
Der Fahrer saß auf dem „Bock“ zwischen Heiligendamm und Rostock

Der Fahrpreis von Bad Doberan nach Heiligendamm betrug 50 Pfennige und nach Rostock 1,50 Mark und lag damit unter dem des Pferdeomnibusses. Nachdem die erste fahrplanmäßige Fahrt am 15. August 1881 erfolgt war, verkehrten die beiden Dampfkaleschen regelmäßig und erfreuten sich großer Beliebtheit.

In einem Zeitungsbericht aus der genannten Zeit heißt es dazu: „Die Benutzung dieses neuen Beförderungsmittels seitens des Publikums ist von Anfang an sehr rege, die Kalesche ist fast immer voll besetzt und die Reisenden sind voll der bequemen, billigen und raschen Fahrt zufrieden und täglich sieht man Damen in der Kalesche fahren.“ Als bemerkenswert wird darauf hingewiesen, daß sich die Pferdegespanne auf den Landstraßen gut an die Dampfwagen gewöhnt hätten. Ende September wurde der Dampfkaleschenbetrieb eingestellt. Damit war diese kurze Episode in der Personenbeförderung endgültig abgeschlossen, wobei als einer der Hauptgründe die Konkurrenz der Fuhrunternehmer und der Neid der Droschkenkutscher angegeben wurde. Sie versuchten, gegen den Dampfbetrieb anzugehen.

Reiner Weiß

Bild (W-1/4) 6: Zeitungsnotiz über den Einsatz der Wöhlerschen Dampfkaleschen in Mecklenburg (Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 12.10.1987)



Hersteller: F. Wöhlert (W-1/4)

Tafel 1: Dampfwagen (Dampfkalesche)

Lizenz Bollée von Wöhlert? (um 1878)

Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen

Hersteller-Nr.: **W-1/5** Weitere Nennungen: **B-1/9; L-1/9**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W. C. F. Busch AG Waggonbau- und Maschinenfabrik AG vorm. Busch, Bautzen (ab 1934)
Firmensitz:	Bautzen
Gründung:	1896 (Umwandlung in eine AG, vorm. W.C.F. Busch))
Liquidation:	1945 (Verstaatlichung)
Produktionsprogramm:	Waggonbau Lokomotivbau (elektr. Oberleitungsbetrieb und Akkumulatorbetrieb) Allg. Maschinenbau, Anlagenbau Dampffeuerspritzen Dampfwagen (kurzzeitig)

Das Unternehmen geht auf die Eisengießerei und Maschinenbauanstalt Petzold und Center in Bautzen zurück. In der wechselvollen Geschichte kam es zu vielen Namensänderungen und zur zeitweiligen Löschung des Unternehmens. Ab 1896 firmierte der Betrieb unter „Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W. C. F. Busch" als Aktiengesellschaft. Die Firma war aus dem Zusammenschluss der Hersteller „Lausitzer Maschinenfabrik" und der „W. C. F. Busch AG" hervorgegangen. Ab 1903 nannte sich der Betrieb „Waggon- und Maschinenfabrik AG, vorm. Busch".
1912 war der Hauptsitz des Unternehmens von Hamburg nach Bautzen verlegt worden. Der Kern der Produktion lag nach wie vor auf dem Waggonbau für die Eisenbahn und dem Wagenbau für Straßenbahnen. 1928 wurde die Firma durch den Zusammenschluss mit der Linke-Hofmann-Werke AG gelöscht. Die Neugründung erfolgte 1934 wieder als „Waggon- und Maschinenfabrik AG, vorm. Busch, Bautzen".
Obwohl die Feuerwehrtechnik im gesamten Unternehmen keine dominierende Rolle spielte, war die Wagenbauanstalt und Waggonfabrik Bautzen einer der führende Hersteller von Dampffeuerspritzen in Deutschland. Bis 1914 wurden ca. 650 Dampfspritzen aller Art verkauft.

Nach der Aufgabe der Kraftfahrzeug-Werke-Brandenburg (siehe K-1/10) sind ab 1908 einige Dampfwagen (vermutlich kleinere Fahrzeuge zur Personenbeförderung) in der Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen hergestellt worden. Die Dampfwagen wurden nach dem „System Altmann", d. h. mit Engröhrenkesseln und Dreizylinder-Sternmotoren als Antrieb, gebaut. Es kann sich auch um die wirtschaftliche Verwertung von Restbeständen aus der Liquidation der Kraftfahrzeug-Werke-Brandenburg gehandelt haben.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1896 **Fortsetzung des Baus von Dampffeuerspritzen.**
Die stehenden Siederohrkessel waren denen der führenden englischen Spritzen von Shand & Mason ähnlich.
Als Maschine wurde meist eine Zwillingsmaschine eingesetzt, die eine direkt gekoppelte Zwillingspumpe antrieb.
Je nach verlangter Spritzenleistung gab es auch abweichende Ausführungen.

1901 **Bau der ersten deutschen selbstfahrenden (automobilen) Dampfspritze.**
Der Kessel besaß eine Spiritusfeuerung.
Eine Maschine trieb während der Fahrt die hinteren Räder, vor Ort wurde die Pumpe eingekuppelt.
Anfang des Jahrhunderts wurden acht Dampfspritzen-Typen für den Gespannzug und fünf Ausführungen an automobilen Dampfspritzen angeboten.

1908 **Bau einiger Dampfwagen „System Altmann".**
Vermutlich aus Übernahmen der in Liquidation gegangenen Kraftfahrzeug-Werke-Brandenburg.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 13 (DA/Dampf-Automobil)
14 (DFW/Dampf-Feuerwehr)

Quellen:
[1.35; S. 42 ff.]
[1.96; S. 50]
[1.99]
[3.4; 1898, Bd. XXXXII, S. 12 ff.]
[3.8; 1992, H. 3, S. 20]

Eingerichtet:			9/2007
Ergänzungen:	1: 4/08- S. 2, 1908 hinzu	2:	3:
	4:	5:	6:

F. Wickerle

Hersteller-Nr.: **W-1/6** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	F. Wickerle
Firmensitz:	Prag (?)
Gründung:	vor 1880 (?)
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Nicht bekannt. Landmaschinen (?) Lokomobilen

Zu dem Hersteller sind z. Z. keine weiteren Informationen verfügbar.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1889 **Beginn der Herstellung von Dampflokomobilen.**
Bis etwa 1900 werden Lokomobilen mit stehenden Rauchrohrkesseln und zumeist stehende Einzylindermaschinen gebaut.
Danach wird auf die übliche Bauweise mit Lokomotivkesseln und liegenden Einzylindermaschinen umgestellt.
Der Kessel ist bei einigen Ausführungen ausziehbar.

Von dem Hersteller sind einige Maschinen (etwa 6 Lokomobilen) erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[2.1]

Eingerichtet:			7/2007
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Gebr. Wagner

Hersteller-Nr.: **W-1/7** Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:	Karl und Rudolf Wagner
Wohnort:	Kaiserslautern (Pfalz), Hamburg
Geb.:	um 1900 ??
Gest.:	-
Eltern:	Geschäftsleute (Metallwaren?)
Ausbildung:	Technische Ausbildung

Karl und Rudolf Wagner bauten im elterlichen Geschäft in Kaiserslautern einen Dampfwagen zur Beförderung von zwei Personen. Die Gebr. Wagner waren zum Bauzeitraum etwa 20 Jahre alt. Das außerordentlich kompakte Fahrzeug hatte das Aussehen eines verkleinerten Dampfschleppers üblicher Bauweise. Das Besondere war das Bedienkonzept. Alle Elemente zur Bedienung während der Fahrt, zum Nachheizen während der Fahrt und zur Überwachung waren im unmittelbaren Handhabungs- und Sichtbereich des Fahrers untergebracht. Der Wagen konnte von einer Person längere Zeit ohne Unterbrechung gefahren werden. Die zweite Person war nur Beifahrer. Von den Basismerkmalen aus gesehen handelte es sich bei dem Fahrzeug um ein frühes Dampf-Automobil.
Das Fahrzeug war, trotz des „Lokomotivkessels", relativ leicht und schnell. Einige Leichtbauelemente wurden vom Fahrradbau übernommen. Die Höchstgeschwindigkeit soll 50 bis 60 km/h (?) auf ebener Straße betragen haben. Die Gebr. Wagner bauten vermutlich nur ein Fahrzeug. Die ausgeführten Verbesserungen wurden wahrscheinlich nicht an weiteren Fahrzeugen, sondern an diesem einen vorgenommen.
Rudolf Wagner promovierte später auf dem Gebiet der Maschinenwissenschaften und begann eine Karriere als Dampfexperte und Fachmann in der Luftfahrt. Er entwickelte den „Kontrapropeller" und arbeitete an Heißdampf-Turbinen mit sehr hohen Dampfspannungen von bis zu 60 at Überdruck. Sie sollten als sehr leichte Antriebe für die unterschiedlichsten Maschinen eingesetzt werden, auch bei Fahrzeugen. Dr. Wagner war einer der Vorreiter bei der Entwicklung leichter Dampfanlagen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1887/1888 **Bau eines Dampfwagen zur Beförderung von zwei Personen in der Bauweise eines verkleinerten Dampfschleppers.**
Das Fahrzeug besitzt einen kleinen Lokomotivkessel mit Kohlefeuerung.
Der Kohlenbehälter ist unter dem Fahrersitz platziert.
Die Dampfzylinder sind seitlich vorne am Kessel angebracht.
Die Kurbelwelle liegt vor dem Kessel. Die Maschine arbeitet ohne Expansion. Die Leistung beträgt etwa 3 PS. Von der Kurbelwelle wird die Leistung über verschieden große Kettenradübersetzungen und ausrückbare Kupplungen auf die großen Hinterräder übertragen. Die hintere Achse hat einen Kurvenausgleich mittels Differentialgetriebe.
Der Wagen hat keine Kondensation. Der Abdampf wird in den Kamin geleitet. Der Speisewasserbehälter liegt günstig unter den Bodenbrettern der Fahrerkabine. Der Wasserverbrauch ist aufgrund der fehlenden Expansion recht hoch.
Weitere Versuche mit Expansion zur Senkung des Wasserverbrauchs bringen keine großen Erfolge.
Einige Bauelemente, beispielsweise die Drahtspeichenräder, stammen vom Fahrradbau.

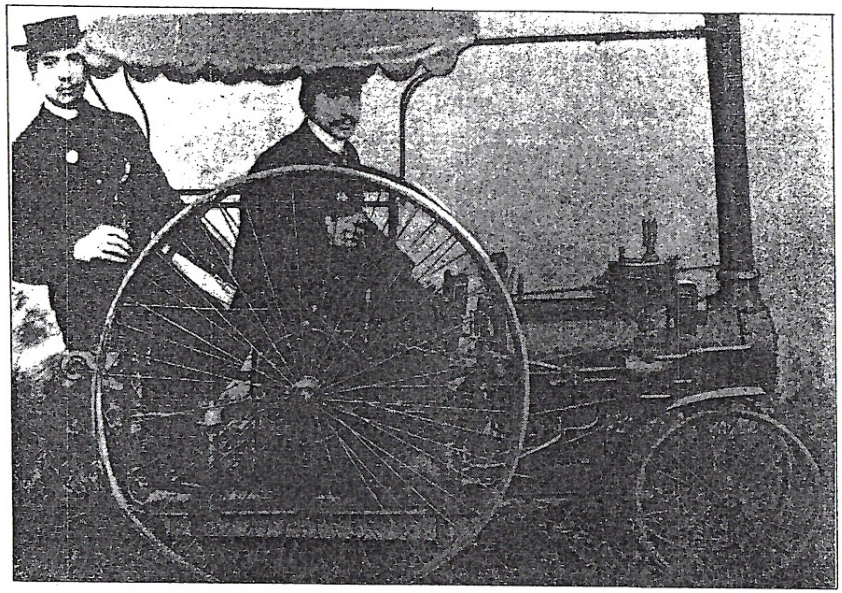


Bild (W-1/7) 1: Dampfwagen der Gebr. Wagner (1889)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 1 (DF/Dampf-Fahrzeug (allg.))
13 (DA/Dampf-Automobil)?

Quellen:
[3.9; 2001, H. 2, S. 75]
[3.48; August 1924, S. 35ff.]

Eingerichtet:			8/2007
Ergänzungen:	1: 8/15- Text erg.	2:	3:
	4:	5:	6:

M. Webers

Hersteller-Nr.: **W-1/8** Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	M. Webers Maschinenfabrik und Kesselschmiede
Firmensitz:	Berlin, Chausseestr. 99
Gründung:	vor 1860
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Stationäre Dampfmaschinen, Dampfkessel Pumpen unterschiedlicher Art Einrichtungen für Gas- und Wasserwerke Dampfmotore, Dampfpumpen Lokomobilen, Kesseldampfmaschinen

Webers kaufte um 1855 (?) ein an der Chausseestraße 99 in Berlin gelegenes Gartenlokal mit Namen „Bela Vista" und baute es zu einer Maschinenfabrik mit Gießerei und Kesselschmiede um. Die Fabrik lag direkt neben der Königlichen Eisengießerei vor dem Tegeler Tor. Das Areal war von den preußischen Behörden als Standort für Industriebetriebe bereitgestellt worden. Die Maschinenfabrik von Webers war ein kleiner Betrieb. Mitte der 60er Jahre waren dort nur etwa 60 Arbeiter beschäftigt. Das Unternehmen stellte seit Anfang der 60er Jahre u.a. unterschiedliche Ausführungen an Lokomobilen her. Zum einen stationäre Lokomobile (Halblokomobile, Kesseldampfmaschinen) und auch fahrbare Maschinen. Die Maschinen von Webers besaßen einen guten Ruf. Das Besondere an ihnen war die weitgehend standardisierte Bauweise und die einfache Montage. Die Firma verwendete sowohl stehende Kessel (im Allgemeinen Field'sche Röhrenkessel) als auch liegende Konstruktionen. Die Leistungen der Maschinen reichten von 1 PS bis etwa 30 PS. 1865 erwarb der junge Ingenieur Emil Rathenau die Fabrik. Rathenau hatte seine ersten praktischen Erfahrungen in der Fabrik von A. Borsig erworben. Eine Spezialität von Webers waren die sogenannten Kesseldampfmaschinen oder Gewerbemotoren. Sie wurden mit Stehkesseln in fünf Größen von 1 bis 10 PS gebaut.
Webers war mit seinen Maschinen auf nationalen und auch internationalen Ausstellungen präsent. Auf der Maschinenausstellung in Paris 1867 erhielt das Unternehmen für seine Lokomobilen eine Medaille. Das Unternehmen stellte beispielsweise auf dem Breslauer Maschinenmarkt 1869 sowohl stationäre als auch fahrbare Lokomobilen aus.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862 (?) **Bau von fahrbaren Lokomobilen für den Gespannzug.**
Die Lokomobilen besitzen einen stehenden Kessel und eine stehende am Kessel angebaute Dampfmaschine. Die Kolbenstange führt nach unten.
Die Kurbelwelle liegt am unteren Teil des Kessels.
Steuerung: Farcot'sche Expansionssteuerung (bei kleinen Maschinen Flachschieber und Zudampfdrossel über Regulator betätigt).
Die gesamte Maschine steht auf einem stabilen Rahmen mit vier Rädern. Leistungen: 1 PS bis 30 PS.

1869 (?) **Beginn der Herstellung fahrbarer Lokomobilen mit liegendem Kessel und aufgesattelter Maschine. Leistungen: bis 20 PS (30 PS (?)).**
Besondere Kesselkonstruktion mit „rückgängigen Feuerzügen" (Schornstein steht direkt über der Feuerung).
Bis zu Leistungen von ca. 16 PS werden Einzylindermaschinen eingesetzt.
Bei größeren Maschinen Zweizylindertriebwerke (?)
Die Maschinen sind mit einem „Expansionsregulator" ausgestattet.

M. Webers transportable Dampfmaschine

1 bis 20 Pferdekraft.
Selbstthätig variable Expansion.
Porter'scher Regulator
Kesselspeisepumpen
Field'scher Röhrenkessel.
Billigste Preise.

Ohne Fundament überall aufzustellen, bedeutende Ersparniß von Feuerungsmaterial.
Leichte Handhabung.
Leichte Reinigung.
Größte Sicherheit gegen Explosion.

M. Webers Maschinenfabrik und Kesselschmiede.
Berlin, Chausseestr. 99.

Vertreter:
Für die k. und k. österr. Staaten: Joseph Oesterreicher, Wien, Sonnenfelsgasse 8.
Für Schlesien: H. Nippert, Breslau.
„ die Schweiz: Stirnemann & Beith in Zürich.

Locomobilen, horizontale und verticale Kessel, Dampfmaschinen bester Construction, sowie Pumpen und Spritzen aller Art, insbesondere Centrifugal- und Dampfpumpen, stets vorräthig. Von den transportablen Dampfmaschinen sind mehr als 200 in Deutschland und dem Auslande in zufriedenstellender Thätigkeit.

Herrn M. Webers, Maschinenfabrik in Berlin, bescheinige ich hiermit, daß die mir von demselben gelieferte stehende Dampfmaschine von 4—5 Pferdekraft, die ich nunmehr seit einem Jahre in vollem Betriebe für meine Maschinenfabrik und Eisengießerei benutze, sich ganz vorzüglich gut bewährt, daß ich diese Dampfmaschine wohl einem jeden Fabrikbesitzer zum Zweck gleicher Verrichtungen: als zum Betriebe des Gebläses für den Gießofen, der Gebläse für die Schmiede, für den Betrieb der Drehbänke, Bohr- und Hobelmaschinen 2c. mit vollem Vertrauen empfehlen kann.

Marienwerder, den 16 Januar 1869.

H. Matthiä,
Eisengießerei und Maschinenfabrik.

(150)

Bild (W-1/8) 1: Werbeanzeige der Maschinenfabrik und Kesselschmiede M. Webers (1882)

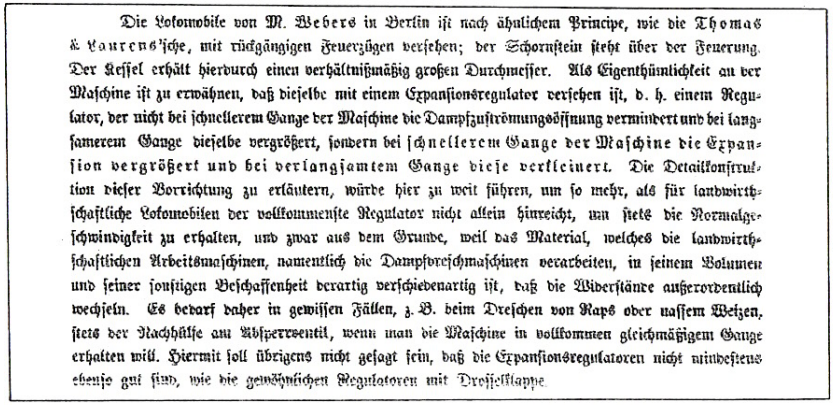
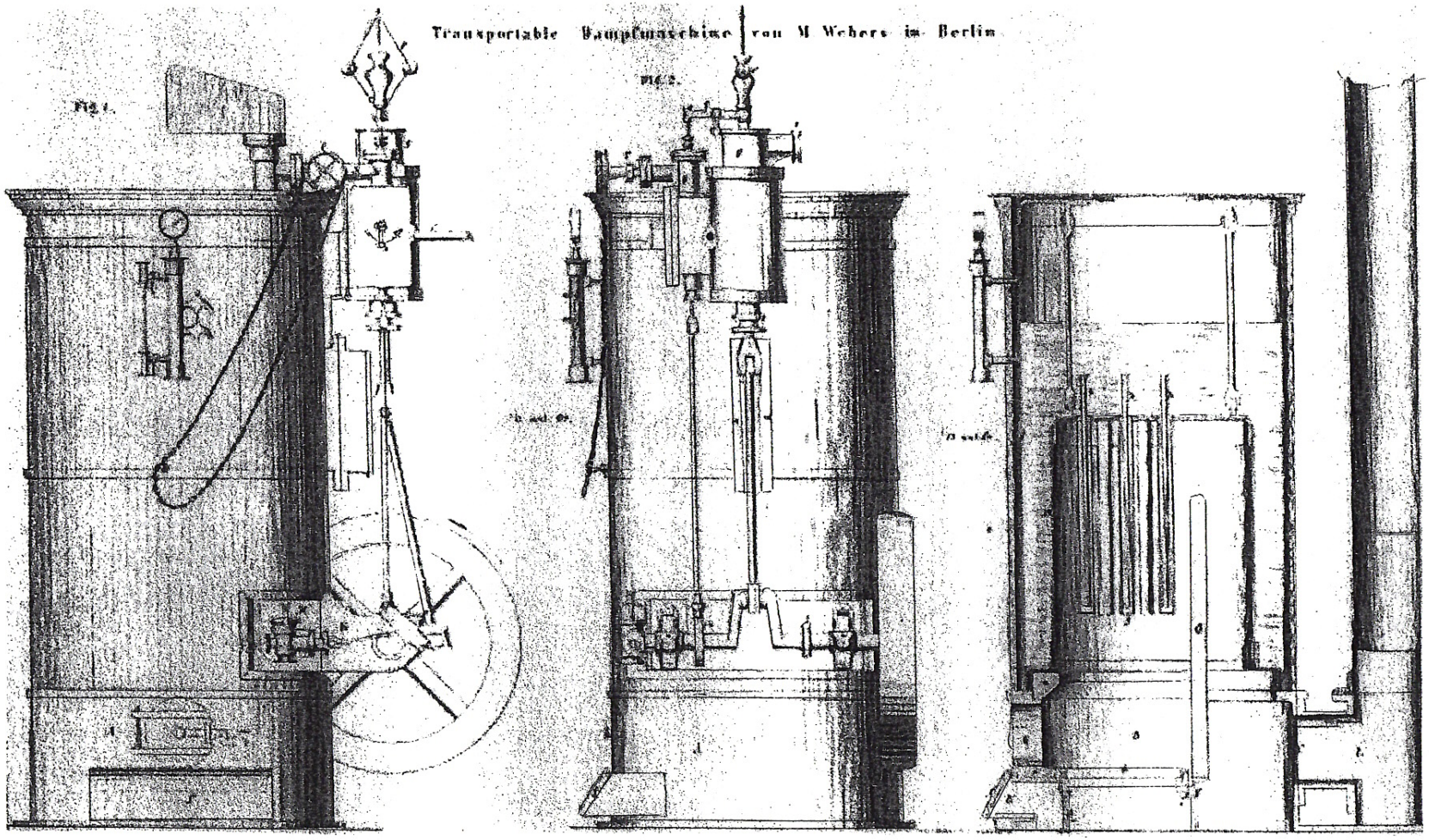

Die Lokomobile von M. Webers in Berlin ist nach ähnlichem Principe, wie die Thomas & Laurens'sche, mit rückgängigen Feuerzügen versehen; der Schornstein steht über der Feuerung. Der Kessel erhält hierdurch einen verhältnißmäßig großen Durchmesser. Als Eigenthümlichkeit an der Maschine ist zu erwähnen, daß dieselbe mit einem Expansionsregulator versehen ist, d. h. einem Regulator, der nicht bei schnellerem Gange der Maschine die Dampfzuströmungsöffnung vermindert und bei langsamerem Gange dieselbe vergrößert, sondern bei schnellerem Gange der Maschine die Expansion vergrößert und bei verlangsamtem Gange diese verkleinert. Die Detailkonstruktion dieser Vorrichtung zu erläutern, würde hier zu weit führen, um so mehr, als für landwirthschaftliche Lokomobilen der vollkommenste Regulator nicht allein hinreicht, um stets die Normalgeschwindigkeit zu erhalten, und zwar aus dem Grunde, weil das Material, welches die landwirthschaftlichen Arbeitsmaschinen, namentlich die Dampfdreschmaschinen verarbeiten, in seinem Volumen und seiner sonstigen Beschaffenheit derartig verschiedenartig ist, daß die Widerstände außerordentlich wechseln. Es bedarf daher in gewissen Fällen, z. B. beim Dreschen von Raps oder nassem Weizen, stets der Nachhülfe am Absperrventil, wenn man die Maschine in vollkommen gleichmäßigem Gange erhalten will. Hiermit soll übrigens nicht gesagt sein, daß die Expansionsregulatoren nicht mindestens ebenso gut sind, wie die gewöhnlichen Regulatoren mit Drosselklappe.

Bild (W-1/8) 2: Beschreibung einer Lokomobile von Webers [1.134; S. 75 ff.]



Hersteller: M. Webers (W-1/8)

Tafel 1: Transportable Dampfmaschine von 5 PS (1867)

Anmerkung:
Spezialität der Maschinenfabrik von Webers waren Kesseldampfmaschinen (Gewerbemaschinen, Hausmaschinen etc.) kleiner und mittlerer Leistung. Sie wurden ab etwa 1866 in fünf Leistungsstufen gebaut. Die kleinsten Maschinen hatten 1 PS, die nächste Größe bis 3 PS, es folgten Maschinen bis 5 PS, dann 8 PS und die größten hatten 10 PS. Die Maschinen waren in der Grundausführung nicht fahrbar. Sie konnten dank ihrer kompakten Bauweise als eine Einheit aber leicht versetzt werden. Sie waren für die Einsatzfälle in der Landwirtschaft, im Handel und in Gewerbebetrieben vorgesehen, wo der Aufstellungsort nicht oft gewechselt werden musste. Sie waren so einfach wie möglich gebaut, zuverlässig, konnten auch mit schlechtem Festbrennstoffen wie Lohe, Sägespäne u.ä. geheizt werden, hatte einen akzeptablen Wirkungsgrad, waren sehr einfach zu bedienen und preiswert. Diese Maschinen bildeten auch die technische Basis für die fahrbaren Lokomobilen mit stehendem Kessel.
In der Tafel (W-1/8)1 ist eine Maschine mit 5 PS wiedergegeben. Sie hat einen Stehkessel mit direkt angebauter, hängender Einzylindermaschine. Der Feuerraum (Feuerkiste) ist als gusseiserner Sockel mit Feueröffnung, nach hinten abgehender Schornsteinöffnung und unterem Lufteintritt gebaut. Der Feuerraum ist mit Chamottesteinen ausgemauert. Das verhinderte Wärmeverluste und sorgt für hohe Temperaturen im Feuerraum. Die eigentliche Feuerbüchse ist mit dem äußeren Zylinderkessel zusammengebaut und auf den Sockel aufgesetzt. Eine hohe, gemauerte Feuerbrücke (Feuerzunge) sorgt durch die Umlenkung der Heizgase für eine intensive Nutzung der Heizenergie. Die Feuerbrücke verhindert auch ein Durchschlagen der Flammen in den Kamin. Eine Reihe schmiedeeiserner, unten geschlossener und oben offener Rohre hängen von der Decke der Feuerbüchse. In diese Rohre sind die inneren, an beiden Enden offenen Rohre eingesetzt. Bei Befeuerung wird das Wasser an der Wand der schmiedeeisernen äußeren Rohre zuerst verdampft, der Dampf steigt nach oben. Das kältere Wasser sinkt durch die inneren Rohre nach. Die Zirkulation ist lebhaft und verhindert die Bildung von Kesselstein (Field'sche Rohre). Der Kesseldeckel ist flach. Zur Aufnahme der Dampfspannung sind der Kesseldeckel und der Deckel der Feuerbüchse über Zuganker verbunden. Der Kessel ist mit einem Holzmantel isoliert. Die Einzylindermaschine ist hängend direkt am Kessel befestigt. Die Maschine hat eine Flachschiebersteuerung mit Antrieb durch einen Exzenter. Die Expansion kann über einen Schleppschieber eingestellt werden. Die Kurbelwelle ist aus Gussstahl. Die Lager sind zur Vermeidung der Lagererwärmung durch den heißen Kessel nicht direkt auf den Kesselmantel genietet, sondern auf einen schmiedeeisernen Zwischenbügel. Die Kurbelwelle trägt an einer Seite das Schwungrad und an der anderen Seite eine kleine Kurbel für den Antrieb der Speisepumpe. Dampfzylinder und Kreuzkopfführung sind auf einer Grundplatte angeordnet. Die Kreuzkopfführung ist einseitig (Schwalbenschwanzführung). Der auf dem Zylinder angeordnete Fliehkraft-Regulator wird über einen schmalen Riemen direkt von der Kurbelwelle angetrieben. Er wirkt über ein Ventil auf dem Schieberkasten unmittelbar auf die Dampfzufuhr. Die Expansion kann, je nach abgeforderter Leistung, verändert werden. Als Vorrichtung hierfür ist über dem eigentlichen Verteilungsschieber (Grundschieber) ein Expansionsschieber angeordnet. Dieser Schieber hat keinen eigenen Antrieb. Er wird von dem Verteilungsschieber in einstellbaren Grenzen mitgenommen und durch eine exzentrische Scheibe festgehalten. Diese Scheibe kann durch Drehen einer kleinen Kurbel von außen auf verschiedene Expansionsgrade (1/8, 1/4, 1/3, 3/8 und 1 (beim Anfahren)) eingestellt werden.
Die Maschinen mit einer Leistung von 10 PS werden auch mit Umsteuerung geliefert.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[1.134; S. 75 ff.], [1.171; S. 304 ff.]
[3.4; 1869, Bd. XIII, H. 11, S. 674 ff.]
[3.5; 1867, Bd. 185, Nr. XCV, S. 329 ff.]
[3.5; 1869, Heft 4, Werbung]

Eingerichtet:			8/2007
Ergänzungen:	1: 9/10- Text u. B.2 erg.	2: 12/13- Text erg.	3: 9/14- Anm. u. Taf. erg.
	4:	5:	6:

Wischer

Hersteller-Nr.: **W-1/9** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik Wischer
Firmensitz:	Stargard i. Pommern
Gründung:	vor 1864
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Landwirtschaftliche Maschinen? Turbinen, Wasserräder Dampfmaschinen, Dampfkessel Fahrbare Lokomobile

Von dem Hersteller müssen noch alle Einzelheiten ermittelt werden. Wischer stellte seiner Zeit auf einigen regionalen Schauen Maschinen für die Landwirtschaft aus. Er war auch nachweislich auf der landwirtschaftlichen Maschinenausstellung in Stettin 1864 vertreten. U.a. mit einer Dreschgarnitur mit Antrieb durch eine Lokomobile. Die Maschinen von Wischer nahmen auch an einer Prüfung teil. 12 Dreschsätze stellten sich der Kommission. Es ist wahrscheinlich, dass es sich bei den von Wischer gezeigten Maschinen um Eigenkonstruktionen gehandelt hat. Ansonsten wären sie in der Liste der teilnehmenden Firmen unter dem Namen des ursprünglichen Herstellers genannt worden. Einzelheiten zur technischen Ausführung der Lokomobile sind nicht bekannt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1864 **Bau von fahrbaren Lokomobilen für landwirtschaftliche Zwecke.**
Leistung: 8 PS, ggf. auch mehr. Dampfdruck: 3 1/2 at.
Bauart: Lokomotivkessel, oben liegende Maschine.
Maschine: Einzylinder, Zylinder der Maschine liegt <u>in der Rauchbüchse</u>.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[1.134; S. 75]
[3.26; 1865, S. 296]

Eingerichtet:			3/2009
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

O. & R. Wilberg

Hersteller-Nr.: **W-1/10** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Oskar & Robert Wilberg Maschinenfabrik Wilberg
Firmensitz:	Magdeburg
Gründung:	um 1880 (?)
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Antriebsmaschinen aller Art Dampfmaschinen Lokomobilen Petroleummotoren, Gasmotoren

Das Unternehmen war spezialisiert auf die Herstellung von Antriebsmaschinen für das Handwerk und Gewerbe, die Industrie sowie die Landwirtschaft. Wilberg baute in geringer Stückzahl Lokomobilen. Es sind auch fahrbare Versionen produziert worden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?) **Herstellung von fahrbaren Lokomobilen.**
Bauart: nicht bekannt (vermutlich übliche Konstruktionen mit Lokomotivkessel als Basis).

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[Reg. Adressbücher]

Eingerichtet:			8/2008
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Emil Wolf

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

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik Emil Wolf
Firmensitz:	Essen (Ruhr)
Gründung:	vor 1900
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Maschinen für den Bergbau, Winden, Dampfkabel Dampfmaschinen, Dampfkessel Fahrbare Winden und Haspeln mit Dampfantrieb.

Die Maschinenfabrik von Emil Wolf war primär im Bereich Bergbaumaschinen tätig. Ein Spezialgebiet der Firma waren „Dampfkabel". Das waren Maschinen zur Einfahren schwerer Maschinenteile und Schachtarmaturen beim Abteufen. Die Dampfkabel besaßen keinen eigenen Kessel. Sie wurden an vorhandene Dampfleitungen angeschlossen. Über ein Vorgelege wurde die Windentrommel angetrieben. Antrieb durch Zwillingsmaschine mit Schiebersteuerung. Die Zylinderdurchmesser gingen von 175 bis 300 mm. Die größte Zugkraft am Seil lag bei 40 Tonnen.
Die von Wolf hergestellten Dampfhaspeln waren kleinere Maschinen. Dampfhaspeln hatten einen eigenen Kessel und eine Dampfmaschine, die ein Windwerk antrieb. Alle Aggregate waren auf einer stabilen Grundplatte montiert. Dampfhaspeln gab es in zwei Ausführungen: zum einen als versetzbare oder stationäre Maschinen und zum anderen als verfahrbare Haspeln auf einfachen Rädergestellen.
Dampfhaspeln wurden in Schächten, Steinbrüchen, größeren Bauten u.a.m. zum Befördern von Lasten eingesetzt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?) **Herstellung von verfahrbaren Dampfhaspeln.**
Stehkessel, stehende Dampfmaschine und Windwerk auf Grundplatte.
Einfache Rädergestelle, kleine Eisenräder, meist ohne Lenkmechanismus.
Stehkessel meist als Rauchrohrkessel mit Quersiedern ausgeführt.
Dampfmaschine oft Zweizylinder-Ausführung, Umsteuerung über doppelte Kulissen, Schiebersteuerung.
Ausführungen mit einer oder zwei Trommeln.

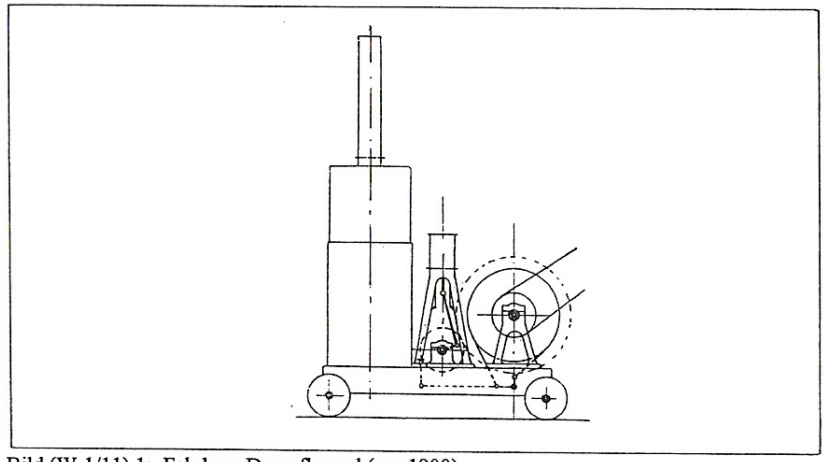


Bild (W-1/11) 1: Fahrbare Dampfhaspel (um 1900)

Cylinder-Durchmesser mm	Hub mm	Trommel- Durchmesser mm	Trommel- Breite	u/min	Zugkraft bei 4 at Dampfdruck kg	
150	200	700	Mit einer oder zwei Trommeln von 500 bis 1000 mm Breite.	200	850	Fördergeschwindigkeit etwa 1,5 bis 2 m/sk.
175	250	800		160	1150	
200	300	1000		135	1525	
235	400	1200		110	2000	
260	400	1400		110	2550	
275	460	1500		100	2850	
300	500	1650		90	3350	
325	500	1800		90	3750	
350	500	1900		90	4600	

Bild (W-1/11) 2: Hauptdaten der Dampfhaspeln von E. Wolf (um 1900)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 16 DSM (Dampfgetriebene Sondermaschinen)

Quellen:
[Div. Werbematerial]
[1.176; S. 1132 ff.]

Eingerichtet:			11/2014
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Wenset

Hersteller-Nr.: **W-2/1** Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers: P. A. Wenset
Firmensitz: -
Gründung: -
Liquidation: -

Produktionsprogramm: Lokomobilen (?)

Es sind keine weiteren Informationen zu dem Hersteller bekannt. Wenset hat wahrscheinlich Ende des 19. Jahrhunderts eine Zeit lang Lokomobilen hergestellt. Ob fahrbare Maschinen gebaut worden sind ist nicht bekannt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

(?) **Bau von Lokomobilen (?)**
Bauart: nicht bekannt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[2.3]

Eingerichtet:			4/2007
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Theodor Wiede
Maschinenfabrik Theodor Wiede

Hersteller-Nr.: **W-2/2** Weitere Nennungen: **H-1/9**

Herstellerangaben:

Name des Herstellers: Maschinenfabrik Theodor Wiede
Firmensitz: Chemnitz
Gründung: 1842
Liquidation: 1905 (Übernahme durch die Hanomag)
? (endgültige Aufgabe des Unternehmens vermutlich nach dem 1. Weltkrieg)

Produktionsprogramm: Allg. Textilmaschinenbau, Spinnmasch., Webmasch.
Dampfmaschinen, Dampfkessel
Dampflastwagen, Dampfbusse (nach 1905 im Auftrag der Hanomag)

Das Unternehmen wurde 1842 von August Götze und den Gebrüdern Theodor und Ernst Wiede gegründet. Zu Anfang wurden ausschließlich unterschiedliche Textilmaschinen hergestellt. Später kam dann die Fabrikation von Dampfmaschinen als Antriebsmaschinen für die hergestellten Textilmaschinen hinzu.
1905 wurde der Betrieb von der Hanomag übernommen und unter dem ursprünglichen Namen weitergeführt. Um 1906 (?) wurde im Auftrag von Hanomag bei Theodor Wiede die Fertigung von dampfgetriebenen Nutzfahrzeugen „System Stoltz" aufgenommen. Die Produktion wurde schon 1911 (1908?) wieder aufgegeben. Die meisten dampfgetriebenen Nutzfahrzeuge von Hanomag sind in dem Werk in Chemnitz hergestellt worden. Insgesamt waren die unter dem Namen „Hanomag" produzierten Stückzahlen aber gering. Es ist unsicher, ob ein geringer Teil an dampfgetriebenen Nutzfahrzeugen unter dem ursprünglichen Namen „Theodor Wiede" oder unter einer neutralen Markennamen angeboten worden ist.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1906 (?) Beginn der Fertigung von dampfgetriebenen Nutzfahrzeugen „System Stoltz" im Auftrag der Hanomag (siehe H-1/9).
1911 (1908?) **Es ist sehr unsicher, ob einige Fahrzeuge unter dem Namen „Wiede" Oder ähnlich angeboten worden sind (?).**

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 11 (DLW/Dampflastwagen (?))

Quellen:
[1.109]
[1.11]

Eingerichtet:			9/2008
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Th. Weisse			
Hersteller-Nr.:	**W-2/3**	Weitere Nennungen:	-

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:	Maschinenfabrik Theophile Weisse
Firmensitz:	Prag (Böhmen, Österr.-Ungarn)
Gründung:	um 1850
Liquidation:	-
Produktionsprogramm:	Dampfmaschinen, Dampfkessel (?) Landmaschinen (??) Lokomobilen

Ob es sich bei dem Unternehmen um eine Fabrik oder eine kleinere Werkstatt gehandelt hat ist nicht bekannt. Weisse war einer der frühen Hersteller (?), der die Dampfkraft „transportabel" gemacht hat. Ob Maschinen in fahrbarer Ausführung gebaut worden sind, kann nur vermutet werden. Weisse stellte seine Maschinen u.a. auf einer Industrieausstellung 1854 in München aus.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1852 (?) **Herstellung von Lokomobilen.**
Bauart: nicht bekannt.
Ob Maschinen mit Rädergestellen gebaut worden sind ist unsicher (?).

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:
[-]

Eingerichtet:			2/2009
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6: