8.2.17 Teil 17: Hersteller mit Anfangsbuchstaben S	
--	--

Übersicht der aufgeführten Hersteller mit dem Anfangsbuchstaben S

Hersteller-Nummerngruppe1: Hersteller die mit Sicherheit Dampfselbstfahrer gebaut haben

fd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung
1	Lokomotivfabrik Georg Sigl, Wien-Neustadt (Österreich)	S-1/1	
2	Albert Schmid, Zürich (Schweiz)	S-1/2	
3	Ferdinand Stark, Cadolzburg	S-1/3	
4	Landmaschinenfabrik Rudolf Sack, Plagwitz bei Leipzig	S-1/4	
5	Stettiner Maschinenbau A.G. Vulcan, Stettin-Bredow	S-1/5	
6	Gebr. Sachsenberg A.G., Roßlau a.d. Elbe	S-1/6	
7	Maschinenfabrik Feodor Siegel, Schönebeck a.d. Elbe	S-1/7	vorm. Behne und Siegel (B-1/24)
8	Maschinenfabrik und Eisengießerei von Louis Schwartzkopff, Berlin	S-1/8	ab 1870: Berliner MaschB Actien Gesellschaft (BMAC
9	Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt W. und J. Scheid, Limburg a.d.Lahn	S-1/9	
10	Maschinenfabrik Alfred Schwefringhaus, Düsseldorf	S-1/10	
11	R. a. Smekal Feuerlöschgeräte-Fabrik, Prag (ÖsterrUngarn)	S-1/11	
12	Peter Stoltz Techn. Bureau, Berlin-Charlottenburg	S-1/12	siehe auch: MotorfzgFabri Deutschland (M-1/9)
13	Maschinenfabrik Schrantz und Rodriger, Wien (Österr.)	S-1/13	
14	Maschinenfabrik Schlick und Nicholson, Budapest (ÖsterrUngar)	S-1/14	
15	Süddeutsche Automobilfabrik GmbH; Gaggenau	S-1/15	
16	Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik AG (SLM), Winterthur (Schweiz)	S-1/16	
17	Simmerringer Maschinen- und Waggonbau AG, Wien-Simmerring (Österr.)	S-1/17	
18	Staatliche Lokomotivwerke Budapest, Budapest (ÖsterrUngarn)	S-1/18	
19	Sächsische Maschinenfabrik AG, Chemnitz	S-1/19	vorm. Richard Hartmann
20	A. Stigler, München (?), Mailand	S-1/20	
21	Johann Stumpf, Berlin	S-1/21	
22	Maschinenfabrik Seitz, Stuttgart-Cannstatt	S-1/22	
23	Maschinenfabrik von C. Spatzier, Berlin	S-1/23	
24	Maschinenfabrik Starke & Hoffmann, Hirschberg	S-1/24	
25	Adolf Schöche, Dresden-Neustadt	S-1/25	
26	Maschinenfabrik Sievers & Comp., Kalk bei Deutz	S-1/26	
27	Scharrer & Gross, Maschinenfabrik, Eisengießerei u. Kesselschmiede, Nürnberg	S-1/27	vorm. Scharrer & Co
28	L. Schäfer, Dampfmaschinen- und Lokomobilenfabrik, Halle a.d. Saale	S-1/29	
29	Maschinenfabrik Seele & Co., Braunschweig	S-1/29	
30	C. Schmidt & Comp., Maschinenfabrik, Breslau (Schlesien)	S-1/30	
31	Julius Soeding, Maschinenfabrik, Hörde bei Dortmund	S-1/31	
32	Maschinenfabrik Salvisberg & Cie., Zürich (?) (Schweiz)	S-1/32	
33	Sack und Kiesselbach, Düsseldorf-Rath	S-1/33	†
34	Gebr. Sulzer, Winterthur (Schweiz)	S-1/34	Stammhaus
35	Siemens und Halske, Berlin	S-1/35	
36	Schubert, J. A.	S-1/36	1
37	Schwander, E., Kassel	S-1/37	

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

Lfd.Nr.	Hersteller	Herstellernummer	Bemerkung
1	Sedin, Maschinenfabrik, (?)	S-2/1	
2	P. Schneider & Co, Aachen	S-2/2	
3	Maschinenfabrik und Eisengießerei Ph. Swiderski, Leipzig	S-2/3	
4	W. Schmidt, (?)	S-2/4	
5	Schimper & Co., Mechanische Werkstätte, Kaiserslautern	S-2/5	
6	Stender & Behn, Regensburg	S-2/6	
7	Julius Sander, Maschinenfabrik und Kesselschmiede, Dortmund	S-2/7	
8	H. D. Schmidt, Wien/Leopoldstadt (Österr.)	S-2/8	

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.

G. Sigl

Hersteller-Nr.:

Weitere Nennungen: F-1/3

Herstellerangaben:

S-1/1

Name des Herstellers:

Georg Sigl (in einigen Quellen auch Siegl geschrieben)

Lokomotivfabrik Georg Sigl

Wiener Neustädter Lokomotivfabrik (ab 1875 A.G.)

Firmensitz:

Wien Neustadt

Gründung:

1844 Fabrik für Druckerpressen (in Berlin)

1855 Maschinenfabrik (in Wien)

1861 Lokomotivfabrik Georg Sigl in Wien Neustadt

(vorm. Günthersche Lokomotivfabrik)

Liquidation:

1930 (Zusammenschluss mit der Floridsdorfer

Lokomotivfabrik)

Produktionsprogramm:

Druckmaschinen

Pumpen, Wasserhaltungsmaschinen

Tragkonstruktionen

Dampfmaschinen, Schiffsmaschinen

Lokomotiven Straßendampfwagen

Georg Sigl (geb. 13.1.1811, gest. 9.5.1887) war gelernter Maschinenbauer (Schlosser). Seine Wanderschaft führte ihn u.a. zu den großen Maschinenbauanstalten Berlins. In Berlin gründete er 1844 auch seinen ersten Betrieb: eine Werkstatt zur Herstellung von Druckerpressen. 1855 folgte die Gründung eines Maschinenbaubetriebs in Wien. 1861 übernahm Sigl die Günthersche Lokomotivfabrik in Wien-Neustadt, zuerst als Pächter und ab 1867 als Eigentümer. Der Schwerpunkt der unternehmerischen Aktivitäten von Sigl verlagerte sich auf den Bau von Lokomotiven. Beliefert wurden vornehmlich böhmische und österreichische Eisenbahngesellschaften. Sigl betrieb parallel eine Vielzahl weiterer Unternehmen.

Anfang der 60er Jahre wurde in der Lokomotivfabrik der erste Dampfwagen gebaut. 1862 entstand dort eine schwere Straßenlokomotive mit Dampfantrieb. Das Fahrzeug besaß drei Räder. Die Hinterachse mit zwei großen, breiten Eisenrädern wurde angetrieben. Im Heck des Dampfwagens war ein Stehkessel mit ebenfalls stehender angeordneter Dampfmaschine untergebracht. Das Fahrzeug ist nachweislich gebaut worden und war einige Zeit als Zugmaschine im praktischen Betrieb. Ob neben dem Lastentransport auf allerlei Anhängewagen auch Personenbeförderung mit speziellen "Personenanhängern" stattgefunden hat ist nicht sicher. Die Versuche des Unternehmens mit Dampf-Selbstfahrern dauerten fast zehn Jahre. Über einzelne Fahrzeuge ist der Bau nicht hinausgekommen.

Die Lokomotivfabrik von Sigl fusionierte 1930 mit der Lokomotivfabrik in Floridsdorf. Die Fabrik von Sigl wurde kurze Zeit später stillgelegt.

Sigl baute in seiner Fabrik in Wien-Neustadt Anfang der 70er Jahre auch die ersten Explosionsmotoren nach dem Zweitaktverfahren nach den Plänen von Siegfried Marcus. Marcus ist einer der bekanntesten österreichischen Automobilpioniere (Marcus-Wagen).

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

- 1861 (?) Bau eines Dampfwagens mit nicht bekannter technischer Ausführung. Der Wagen ist in Wien-Neustadt auf öffentlichen Straßen gefahren. 1862 Bau eines dreirädrigen, schweren Dampfschleppers eigenständiger Konstruktion. Vermutlich handelt es sich bei diesem Fahrzeug um das gleiche oder wenig veränderte, welches 1861 in Wien gefahren ist. Auch dieses Fahrzeug ist in Betrieh gewesen und war vermutlich die erste Dampf-Straßenlokomotive Österreichs.
- Bau eines neuen, verbesserten Dampfschleppers. 1869
- 1872 Weitere Fahrten mit einer Straßenlokomotive (Dampfschlepper) in Wien. Es ist nicht ganz sicher, ob das Fahrzeug aus der Fabrik von Sigl stammt. Die Straßenlokomotive hatte allerdings ein Fabrikschild von Sigl. Die Fahrten fanden in den zeitgenössischen Blättern größere Beachtung.
- 1873 (?) Beginn der Herstellung von Lokomobilen. Vermutlich in üblicher Bauart mit Lokomotivkessel u. aufgesattelter Maschine. Die Dampfmaschinen besaßen eine Expansionssteuerung ..Bauart Friedrich".

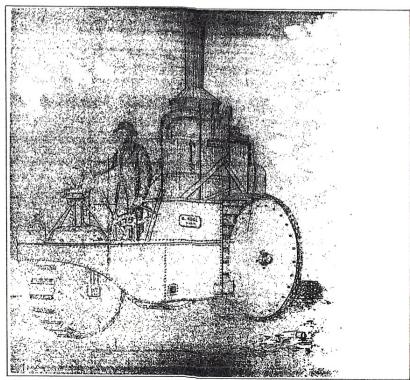


Bild (S-1/1) 1: Dampfschlepper von Georg Sigl (1862 (1872?))

Der im Bild (S-1/1) 1 dargestellte Dampfschlepper wird in einigen historischen Quellen Georg Sigl zugeordnet. Diese Zuordnung ist allerdings umstritten. Der Dampfselbstfahrer ist in Bezug auf seine technische Ausführung einem Dampfschlepper des Engländers Robert William Thomson ähnlich. Thomson baute seinen ersten Schlepper allerdings 1867. Der oben dargestellte Dampfschlepper ist dem 1870 hergestellten Schlepper "Advance" von Thomson sehr ähnlich. In den Quellen liegt vermutlich ein Fehler in der Bildzuordnung vor.

Einen im deutschsprachigen Raum sehr selten gebauten Dampfselbstfahrer stellte die Sigl'sche Maschinenfabrik 1869 her. Es war ein Selbstfahrer für den kombinierten Schienen- und Straßenbetrieb. Sigl hatte ein Patent auf diese Konstruktion. Es sind mindestens zwei Maschinen hergestellt worden, eine für den Betrieb in Stadlhof und eine für Betty. Sie wurden in Wien u.a. beim Bau der Kronprinz-Rudolf-Bahn eingesetzt, vornehmlich dort, wo z.B. bei fehlenden Brücken Strecken ohne Gleise zurückgelegt werden mussten. Allgemein waren sie zum Einsatz bei den unterschiedlichsten Bauunternehmungen gedacht. Ein weiteres Einsatzfeld ergab sich aus der Lage der Fabrik von Sigl in Wien. Sie lag, wie viele der frühen Lokomotivfabriken, weit von allen Bahnanschlüssen entfernt. Die gebauten Lokomotiven mussten auf schweren Wagen zur nächsten Bahn geschafft werden. Dazu waren 12 bis 16 Paar Pferde erforderlich. Die "Schienen- und Straßenlokomotive" schaffte die Transporte mit wesentlich weniger Aufwand in einem Bruchteil der Zeit.

Basis war eine kleine Lokomotive "mit zwei gefederten Achsen" und innen liegenden Zylindern. Die vordere Achse war Triebachse, die hintere Kuppelachse. Die Räder waren durch den innen liegenden Antrieb von außen völlig frei zugänglich. Nur die leicht entfernbare Kuppelstange war vorhanden. Für eine Fahrt auf der Straße wurden erst die Kuppelstangen entfernt und danach gegossene Kranzräder (sogenannte "Über"-Räder) mit Hakenschrauben über die Spurkränze der Räder der Kuppelachse gesetzt. Dann wurden die Kuppelstangen wieder angebaut. Die Kuppelachse besaß jetzt die etwas größeren "Straßenräder" aus Hartguss. Durch einen sinnvollen Schraubmechanismus konnte die Lokomotive bzw. die Achse zur Montage der Kranzräder ohne Einsatz von Winden gehoben werden.

Zur Lenkung wurde ein niedriges drehbares Untergestell (Vorderwagen eines gewöhnlichen Frachtwagens) untergeschoben und die Lokomotive auf dieses Untergestell abgesenkt. Die Triebachse wurde durch Schrauben so fixiert, dass ihr Mittelpunkt fest lag und sich der Radmittelpunkt auf einer Ebene mit der Kuppelachse befand. Für den gesamten Umbau brauchen zwei Personen etwa eine Stunde. Gelenkt wurde die schwere Maschine mittels Pferdevorspann. Ein Verfahren, das bei Schwerlastfuhrwerken mit vielspännigem Ochseneinsatz üblich war. Bei diesen Fuhrwerken wurde die Lenkung auch vom Pferdevorspann eingeleitet. Bei der Maschine von Sigl wurden zwei Paar Pferde an der Deichsel des drehbaren Vorderwagens eingesetzt.

Als weiteres Einsatzgebiet gab es die Möglichkeit, die "Lokomotive" stationär als Antriebsmaschine für die unterschiedlichsten Einsätze zu benutzen. Zu diesem Zweck wurde die Kuppelachse mit den breiten Kranzrädern mit den maschinenfesten Einrichtungen angehoben. Die "Straßenräder" konnten sich dann frei drehten. Wie bei einer gewöhnlichen Lokomobile, wurde dann mit einem Riementrieb auf der Lauffläche der Kranzräder die entsprechende Arbeitsmaschine angetrieben.

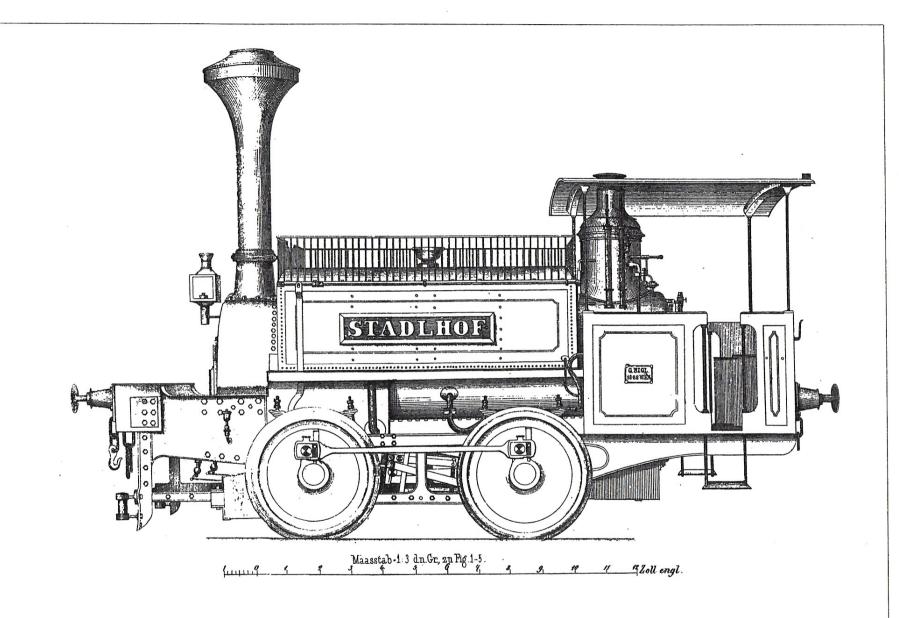
Einzelheiten: siehe Tafel 1 (Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1869).

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper)

21 (DSS/Dampfselbstfahrer für Schienen- und Straßenbetrieb)

Ouellen: [1.11: S.12] [1.19; S. 96] [1.78; Bd. I; S. 209] [1.130] [2.3]

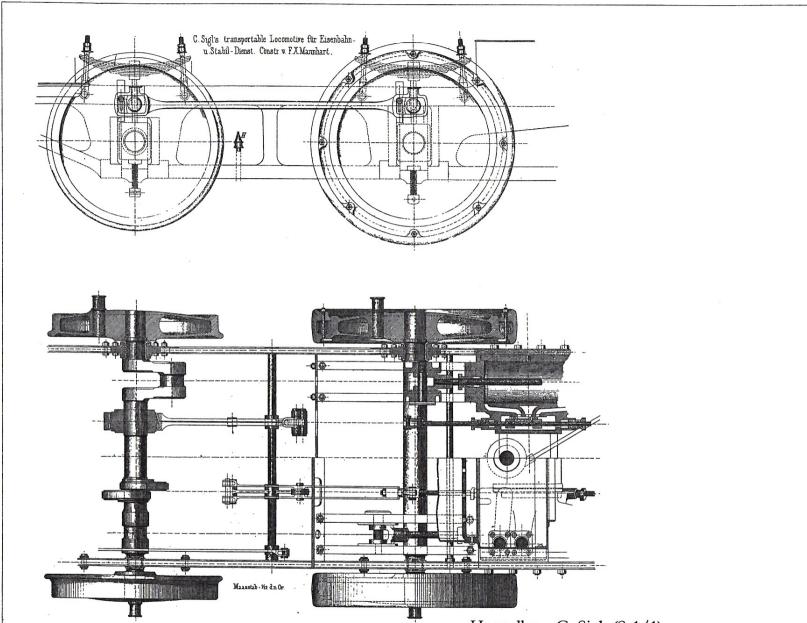
Eingerichtet:			5/2007
Ergänzungen:	1: 7/08- S.2, Anm. hinzu	2: 10/09: S.1 u. 2 erg.	3: 12/14- S.2 Text erg.
	4:	5:	6:



Hersteller: G. Sigl (S-1/1)

Tafel 1: Seitenansicht des Dampfselbstfahrers für

Schienen- und Straßenbetrieb von 1869



Hersteller: G. Sigl (S-1/1)

Tafel 2: Antrieb und Radkonstruktion des Dampfselbstfahrers für Schienen- und Straßenbetrieb von 1869

A. Schmid

Hersteller-Nr.:

S-1/2

Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:

Albert Schmid Zürich (Schweiz)

Wohnort: Geb.:

-

Gest.: Eltern:

Ausbildung:

Ingenieur, Mechaniker

Schmidt baute seit 1868 Dampf-Selbstfahrer, eine Zeit lang zusammen mit P. Huber. Entsprechend dem Stand der Technik jener Zeit waren es größere, eiserne Wagen mit drei Rädern. Jedes Fahrzeug war ein Einzelstück. Das bekannteste Fahrzeug von Schmidt war der 1878 auf der Weltausstellung in Paris vorgestellte Dampfschlepper mit einem Gewicht von 6,4 Tonnen. Er legte die über 500 km lange Strecke Zürich – Paris mit eigener Kraft in 7 Tagen zurück. Die gefederten hinteren Räder wurden über Ketten angetrieben. Sie besaßen einen Kurvenausgleich. Der maximale Kesseldruck lag bei 10 Atmosphären. Die Fahrgeschwindigkeit betrug, je nach Belastung, zwischen 6 und 20 km/h. Der Wagen wurde auch zum Ziehen von Personenanhängern eingesetzt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1868

Bau von Dampfselbstfahrern, zumeist Dampfschleppern schwerer Bauart. Bau der ersten Maschine. Technische Daten sind nicht bekannt.

Bau einer zweiten Maschine.

Sie ist auf einer Ausstellung in Le Havre präsentiert worden und wurde mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet.

1878

Bau der dritten Maschine.

Die schwere, dreirädrige Dampfzugmaschine (Dampfschlepper) besitzt ein gut durchdachtes Bedienkonzept.

Die gesamte Bedienung, auch die Lenkung der Vorderräder, erfolgt vom Fahrerstand hinter dem Kessel aus.

Zur Sicherheit ist vorne noch ein Platz für eine in Fahrtrichtung sitzende Person angebracht.

Alle Räder des Fahrzeugs sind gefedert.

Es wird eine Fahrt mit dem Dampfschlepper von Zürich zur

Weltausstellung in Paris über 500 km durchgeführt.

Dauer der Fahrt: 7 Tage.

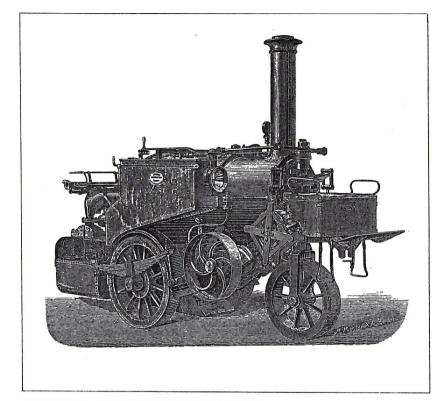


Bild (S-1/2) 1: Dampfschlepper von A. Schmid (1878)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper)

Quellen:

[1.4]

[1.7; S. 202]

[1.19; S. 96 ff.]

[3.20; 1878, No. 40, 2. Okt. 1878, S. 397]

Eingerichtet:			4/2007
Ergänzungen:	1: 1/09- T. 1 ergänzt	2:	3:
	4:	5:	6:

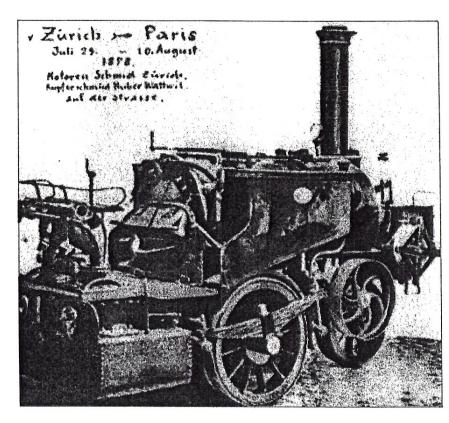


Bild (S-1/2) 2: Dampfschlepper von A. Schmid (Darstellung in einer zeitgenössischen Zeitschrift anlässlich der erfolgreichen Fahrt von Zürich nach Paris im Jahr 1878)

F.	Stark	

Hersteller-Nr.:

S-1/3

Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:

Ferdinand Stark (Starck?)

Wohnort:

Cadolzburg (seit 1806 zu Bayern gehörend)

Geb.:

Gest .: Eltern:

Ausbildung:

Rechtswissenschaften

Stark war im Hauptberuf Richter in Cadolzburg. Woher sein Interesse an technischen Dingen rührte ist nicht bekannt. Stark beschäftigte sich ab etwa 1816 mehrere Jahre mit selbstfahrenden Wagen. Er beantragte wiederholt ein Patent auf einen Wagen mit einem Antrieb durch eine Dampfmaschine.

Ein Patent wurde aber nie erteilt.

Ob ein Fahrzeug, oder ein vereinfachtes Modell, gebaut worden ist, ist nicht bekannt. Stark starb tragisch, in mittlerem Alter, in geistiger Umnachtung.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1818

1822

Beantragung eines Patents auf einen Dampfwagen. Der Antrag wurde abgelehnt. Die Beschreibung des Fahrzeugs war zu unvollständig. Zur Konstruktion ist nichts bekannt.

Erneuter Antrag auf ein Patent für einen Wagen mit Dampfantrieb. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Die Ansprüche waren zu

unglaubwürdig.

Informationen zur Konstruktion fehlen ebenfalls.

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

Quellen:

[2.3]

Eingerichtet:				9/2006
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

R. Sack

Hersteller-Nr.:

S-1/4

Weitere Nennungen: K-1/6

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Rudolf Sack

Landmaschinenfabrik Rudolf Sack

Rudolf Sack KG (ab 1891)

Firmensitz:

Plagwitz bei Leipzig

Gründung:

1863

Liquidation:

1948 (Verstaatlichung)

Produktionsprogramm:

Landwirtschaftliche Maschinen, Lokomobile Dampfschlepper, Dampfpfluglokomotiven

Rudolf Sack wurde am 7. Dezember 1824 in Kleinschkorlopp geboren. Er war Bauer. 1854 begann Sack in einer Schmiede in Löben mit dem Bau landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte. In dieser Zeit entstanden die ersten Pflüge, Göpelantriebe und Drillmaschinen. Rudolf Sack begab sich Anfang der 60er Jahre auf einen Studienaufenthalt nach England. Die englischen Landmaschinen waren damals in Europa führend. 1863 gründete er die Landmaschinenfabrik Rudolf Sack in Plagwitz. Der Betrieb expandierte rasch. Eine eigene Gießerei kam 1869 hinzu. Sack war einige Zeit lang (etwa von 1896 (?) bis zu Beginn des 1. Weltkrieges) Zwischenhändler für Deutschland der englischen Firma Garrett, die vornehmlich Lokomobilen baute. Vermutlich vertrieb er die Maschinen (oder einen Teil) unter eigenem Namen. Die Maschinen und Geräte von Sack zeichneten sich durch eine durchdachte, an der landwirtschaftlichen Praxis orientierte Konstruktion aus. Insbesondere seine Pflüge waren bei den Landwirten jener Zeit beliebt. Der Betrieb entwickelte sich nach der Jahrhundertwende zu einer der größten Landmaschinenfabriken Europas.

Sack experimentierte seit den 60er Jahren mit Dampfantrieben. Um die Jahrhundertwende baute er auch einige Dampfpflüge. Das bot sich an, da das pflugtechnische Wissen seit Jahrzehnten im Betrieb vorhanden war. Wie viele Maschinen gebaut worden sind ist nicht bekannt. Vermutlich sind es nur wenige gewesen. Der Hersteller war eine der frühen einheimischen Maschinenfabriken, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts neben landwirtschaftlichen Geräten aller Art auch Lokomobilen und Dampfpfluglokomotiven nebst Pflügen aus "einer Hand" produzierten.

Rudolf Sack starb am 24. Juni 1900 in Leipzig. Nach seinem Tod führte sein Sohn den Betrieb weiter

Wie viele Hersteller landwirtschaftlicher Maschinen beteiligte sich Sack zu Beginn des 1. Weltkrieges auch am Bau der Straßenlokomotiven für das deutsche Heer. In Lizenz von Kemna wurde eine unbekannte Zahl von "Einheits-Straßenlokomotiven", Typ EM, bebaut.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1863 Versuche mit Lokomobilen, Bau erster Lokomobilen (?)

1880 (?) Bau von Lokomobilen für den Gespannzug.

Leistung: 12 PS.

1896 (?) Herstellung von Lokomobilen (evtl. auch Einsatz von Maschinen von

Garrett) u. a. als Antriebsmaschinen für Dampfpflüge (Einmaschinensysteme mit separatem Windewagen).

1897 Beginn der Fertigung von Dampfpfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem.

> Es werden zwei Größen hergestellt. Beide mit horizontaler Windenachse. Eine kleinere Pfluglokomotive mit einer Leistung von 12 PS und sehr einfachem Aufbau. Sie wurde bei längeren Transportwegen von Gespannen von einem Einsatzort zum Nächsten gezogen.

Zur Fortbewegung auf dem Acker diente eine Hilfswinde.

Preis für einen Maschinensatz: 35000 Mark (vergleichsweise günstig).

Die größere Maschine hat eine Leistung von 14 (16?) PS.

Sie ist, wie allgemein bei Pfluglokomotiven üblich, selbstfahrend.

Gewicht: 14 Tonnen.

Die Seiltrommel liegt seitlich am Kessel und besitzt eine horizontale Achse (vertikale Windentrommel).

Eine Umlenkrolle am Heck führt das Seil hinter der Pfluglokomotive

zum Kipppflug.

Die Dampfkessel für die Maschinen kommen von R. Wolf, Magdeburg-Buckau (siehe W-1/2). Es sind die für Wolf typischen ausziehbaren Röhrenkessel.

Sack stellte von Anfang an auch die eingesetzten Kipppflüge selbst her.

1899 (?) Sack liefert Dampfpfluglokomotiven des Herstellers R. Garrett & Son, Leisten

(England)

Ab 1914 Herstellung von Dampfschleppern in Lizenz von Kemna, und zwar Bau der "Einheits-Straßenlokomotive" Bauart Kemna, Typ EM für Transportaufgaben des deutschen Heeres.

Anmerkung:

Rud. Sack baute Kipppflüge für die Dampfbodenkultur in folgenden Ausführungen:

- Einscharige Kipppflüge für Tiefkultuarbeitstiefen bis 56 cm.
- Zweischarige Kipppflüge für Tiefkultuarbeitstiefen bis 42 cm.
- Dreischarige Kipppflüge für Tiefkultuarbeitstiefen bis 37 cm,
- Vierscharige Kipppflüge für Tiefkultuarbeitstiefen bis 32 cm.

Sie können, je nach Aufgaben und Bodenanforderungen, mit unterschiedlichen Vorwerkzeugen und Untergrundlockerern ausgerüstet werden.

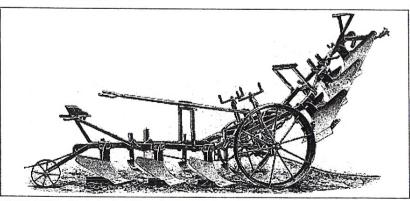


Bild (S-1/4) 1: Dreischariger Kipppflug von Sack (1900)

Anmerkung:

Rud. Sack ist als Hersteller von Pfluglokomotiven fast unbekannt. In einigen Quellen wird die Vermutung geäußert, dass Sack wahrscheinlich keine eigenen Entwicklungen betrieben hat und nur englische Maschinen (ggf. etwas abgewandelt) unter seinem Namen angeboten hat. Das ist falsch. Die Dampfpflüge von Sack waren sehr eigenständige Maschinen. Insbesondere die kleinere Ausführung war aufgrund ihres sehr einfachen Aufbaus und geringen Preises überzeugend. Die große Pfluglokomotive lehnte sich an übliche Maschinen an. Um das Gesagte zu untermauern, sei an dieser Stelle sei aus einer zeitnahen Quelle [[3.26; 1900, H. 7, S. 57 ff.]) zitiert, "Die Dampfpflugmaschinen der Firma Rud. Sack in Leipzig-Plagwitz sind nach dem Zweimaschinen-System gebaut und werden in zwei Ausführungen geliefert.

Die kleineren, einfacheren und daher auch billigeren Apparate haben nom. 12pferd. Lokomobilen, die beim Transport auf Wegen von Pferden gezogen werden. Beim Pfügen ziehen sie sich an den in der Fahrtrichtung der Maschinen (vor- oder rückwärts)verankerten Haspelseilen mittels einfacher und von den Maschinisten vom Führerstande aus zu bedienenden Windeeinrichtung quer zur Furchenrichtung um die jeweilige Arbeitsbreite des Ackergerätes vorwärts. Außerdem ist noch eine Einrichtung vorgesehen, mit Hilfe deren sich diese Dampfpfluglokomobilen selbst ohne jede weitere Beihilfe an dem ausgespammten Pflugseile auf größere Entfernungen fortbewegen können. Davon kann gelegentlich in nutzbringender Weise Gebrauch gemacht werden, wenn es gilt, die Maschinen, welche mit sehr kräftigen Fahrrädern mit breiten Reifen ausgerüstet sind, auf durchweichten Feldern zu transportieren, die von schwerziehenden Pferden nicht mehr betreten werden können, und auf denen die viel schwereren, selbstfahrenden Dampfpfluglokomotiven der bisher üblichen Art sich sofort einwühlen würden.

Da diese Pflugmaschinen alle erforderlichen Einrichtungen mit sich führen, und zwar fest am Kessel angebracht, so ist ein solches Zweimaschinensystem sofort nach dem Transport auf das Feld betriebsfertig, ohne dass es irgendwelcher weiteren Vorbereitungen, Ankerwagen, Seilführungsrollen u. s. w. bedarf.

Die Tagesleistung eines solchen Apparates beträgt beim Pflügen auf 10 bis 12" Tiefe und bei normalen Bodenverhältnissen etwa 5 ha, auf schwerem Boden entsprechend weniger. Zur Bedienung sind erforderlich: zwei Maschinisten, ein Pflüger und ein Hilfsarbeiter. Die Lokomobilen sind auch ohne weiteres zum Beispiel zum Betriebe von Dreschmaschinen, Mühlen u. s. w. zu verwenden.

Für mittlere Güter, die bisher wegen der sehr hohen Anschaffungskosten sich die Vorteile der Dampfbodenkultur nicht zunutze machen konnten oder mochten, erscheinen die oben beschriebenen billigen und doch leistungsfähigen und dauerhaften Apparate empfehlenswert.

Die größeren Apparate haben selbstfahrende, 14pferdige Lokomotiven, die natürlich ebenfalls zum Dreschen u. s. w. und ferner als Straßenlokomotiven zum Lastenziehen verwendbar sind. Beim Transport schleppen dieselben die Pflüge, Wasser und Kohlenwagen mit sich fort, sodass hier zum Versetzen der Apparate keine Gespannkräfte erforderlich sind. Zur Bedienung eines solchen Zweimaschinensystems sind erforderlich: zwei Maschinisten, ein Pflüger und ein Junge, der beim Wasser-Kohlenübernehmen u. s. w. behilflich ist.

Die Kessel und Maschinen sind bei diesen Apparaten größer als den vorherigen, sodass hierbei etwas größere Pflüge u. s. w. in Anwendung kommen können. Die Tagesleistung ist bei 10 bis 12" Furchentiefe 7 bis 8 ha, bei größerem Tiefgange entsprechend weniger.

Die Zahnräder der Fahrvorrichtung sind sehr breit, widerstehen daher der Abnutzung lange, namentlich da sie durchgängig aus Stahlguss sind und gegen das Eindringen von Staub und Schmutz zwischen die Kämme durch Blechumkleidungen wirksam geschützt sind. Wenn auf nassen Feldern oder schlüpfrigen Wegen gefahren werden soll, so werden auf die Hinterräder Sporen aufgesteckt, welche das Gleiten der Räder verhüten. Ist eine solche Maschine auf sehr durchweichtem Felde dennoch so tief eingesunken, dass sie sich nicht auf gewöhnliche Weise selbst wieder herausarbeiten kann, so wird sie mittels einer Spillvorrichtung an einem ausgespannten Hilfsseile herausgewunden. ...

Sowohl die kleineren als auch die größeren Apparate haben Röhrenkessel (geliefert von R. Wolf in Magdeburg-Buckau) deren Rohrsystem samt Feuerbüchse in der bekannten Weise herausgenommen und von Kesselstein befreit werden kann.

Die Seiltrommeln von großem Durchmesser sind vertikal angeordnet und auf kräftigen Wellen festgekeilt, die zu beiden Seiten der Kessel (D.R.G.M. Nr. 49943) gelagert sind, wodurch die Kessel durch den Seilzug in günstigerer Weise als durch die einseitig aufgenieteten Lagerzapfen der bisherigen Bauarten beansprucht werden. Ferner sind die Maschinen mit Wickelungsvorrichtungen für das Pflugseil ausgerüstet (D.R.G.M. Nr. 91274), welche bewirken, dass die Seile gleichmäßig auf die Trommeln auflaufen. Von der Trommel wird das Pflugseil um eine unter dem Tender angebrachte Seilrolle in beliebiger Richtung nach dem Ackergeräte geleitet. Man kann also ohne weiteres auch unregelmäßig gestaltete und spitzwinklige Felder pflügen, und außerdem sind die Maschinen dadurch unempfindlich gegen schiefen Räderstand, wie solcher gerade auf den meisten gewölbten Vorenden häufig vorkommt.

Der Antrieb der Seiltrommel erfolgt unmittelbar von der Kurbelwelle aus mittels innen verzahnter, breiter Kammräder. ... Die Seiltrommeln sind mit selbsthätigen Bremsen versehen, welche die Trommeln beim Ablaufen des Seiles hemmen und also ein Losewerden des Seiles oder gar das Abfallen einiger Windungen desselben verhindern. ... Die Kessel sowohl als auch die Maschinen sind so kräftig gehalten, dass sie beim Pflügen ungefähr das Vierfache der nom. Pferdekräfte leisten. ... "

Anmerkung

Parallel zur eigenen Fertigung von Dampfpfluglokomotiven lieferte der bekannte englische Hersteller Garrett aus Leiston in der Zeit zwischen 1899 und 1910 Dampfpfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem an R. Sack. Die Lokomotiven besaßen Leistungen von 6, 8 und 10 NHP und hatten den für englische Maschinen typischen stabilen Aufbau. Maschinenbasis war, wie bei fast allen englischen Maschinen üblich, ein Lokomotivkessel. Die Winde war bei diesen Maschinen seitlich vertikal (horizontale Windenachse) angeordnet. Die Rolle für die Seilumlenkung war unter dem Tender platziert. Die Dampfpflüge wurden unter dem Nahmen Rudolf Sack verkauft. An den Maschinenschildern und dem Fabrikschild war der englische Hersteller nicht zu erkennen.

Im Bild (S-1/4) 2 ist eine der für Sack gebauten englischen Dampfpfluglokomotiven wiedergegeben. Mit etwas Mühe ist in den Schriftzügen am Zylinder und Kessel sowie an der Nabe des Hinterrades der Name Sack erkennbar.

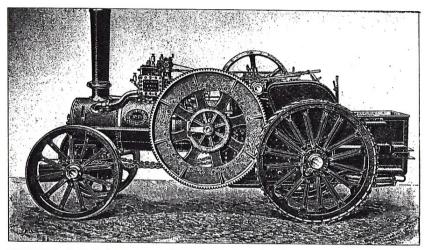


Bild (S-1/4) 2: Von R. Sack unter eigenem Namen verkaufte Dampfpfluglokomotive von R. Garrett & Son (1899)

Anmerkung:

Die von Sack gebauten großen Dampfpfluglokomotiven (siehe Bild (S-1/4) 3) unterscheiden sich äußerlich nur in einigen unwesentlichen Details von den Maschinen von Garrett. Leider ist die Ausführung des Kessels der Sack'schen Maschine im Bild nicht genau zu erkennen. Die englischen Dampfpfluglokomotiven hatten Lokomotivkessel üblicher Bauart. Die Maschinen von Sack besaßen ausziehbare Röhrenkessel von R. Wolf, Magdeburg-Buckau. R. Wolf war ein bekannter und renommierter Hersteller von Kesseln dieser Bauart (siehe Hersteller W-1/2).

Es kann vermutet werden, dass Sack am Anfang versucht hat, in Anlehnung an die Maschinen von Garrett bei den großen Dampfpfluglokomotiven eine eigene Konstruktion auf Basis der Kesselbauart von Wolf zu realisieren. Die gebauten Maschinen machen einen soliden Eindruck. Die Gründe für die Aufgabe dieser Idee sind nicht bekannt. Der Produktionsschwerpunkt bei R. Sack lag eindeutig auf dem Gebiet der Landmaschinen. Sack war bekannt für seine ausgereiften und praxiserprobten Pflüge. Die Wettbewerbssituation auf dem begrenzten Markt der Dampf-Bodenkultur war gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Anbietern und einen starken Preiskampf. Die von Sack gebauten Maschinen waren auf dem Markt nicht dauerhaft erfolgreich. Letztendlich wurden die begrenzten Produktionskapazitäten zum Großteil aber im Pflugbau gebunden.

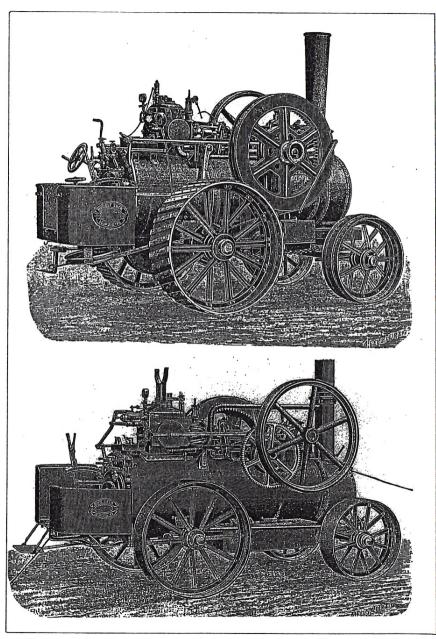
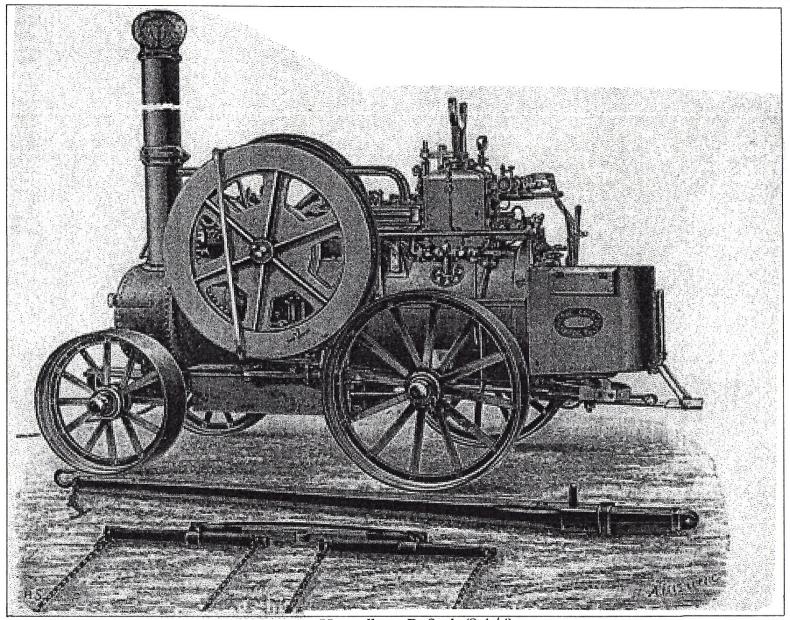


Bild (S-1/4) 3: Dampfpfluglokomotiven von R. Sack mit ausziehbaren Kesseln, Leistungen: 12 bis 16 PS, für das Zweimaschinensystem (rechte Maschine und linke Maschine) (um 1898)

```
Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile) (?)
10 (DPfL/Dampfpfluglokomotive)
2 (DS/Dampfschlepper)
```

Quellen:
[1.25; Abb. 90]
[1.47]
[1.73]
[1.100; S. 97]
[1.101; S. 24 ff.]
[1.131; S. 62]
[2.3]
[3.8; 1995, H. 1, S. 25], [3.8; 1997, H. 2, S. 21 ff.)], [3.8; 2000, H. 1, S. 31]
[3.26; 1900, H. 7, S. 57 ff.]
[3.49, 24 (1898), H. 44, S. 346 ff.]

Eingerichtet:			9/2007
Ergänzungen:	1: 7/08- 1896 u. 1897 erg.	2: 11/08- Qu 2 u. 3 hinzu	3: 3/09- Tafeln hinzu
	4: 4/16- Bilder erg.	5:	6:



Hersteller: R. Sack (S-1/4)

Tafel 1: 12 PS-Dampfpfluglokomobile von Sack (1900) Im Vordergrund zwei Zuggeschirre für den zweispännigen Transport der Maschine über größere Entfernungen.

Stettiner Maschinenbau

Hersteller-Nr.:

S-1/5

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Stettiner Maschinenbau A.G.

Stettiner Maschinenbau A.G. Vulcan

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin AG (ab 1905)

Firmensitz:

Stettin-Bredow (Hauptsitz ab 1911 in Hamburg)

Gründung:

1851

Liquidation:

_

Produktionsprogramm:

Schiffbau

Maschinenbau, Schwermaschinenbau

Dampfmaschinen

Dampfzugmaschinen (Dampfschlepper)

Die Stettiner Maschinebau AG Vulcan war im Schiffbau und im Maschinenbau tätig. Sie war Anfang des 19. Jahrhunderts eine der größten Werften Deutschlands. Das Unternehmen wurde 1851 von den Ingenieuren Früchtenich und Brock in Stettin-Bredew als Schiffbaubetrieb gegründet. 1857 schloss sich die Werft mit anderen Unternehmen aus Stettin und Berlin zur "Stettiner Maschinenbau AG Vulcan" zusammen. Dampfmaschinen wurden ab jetzt ein wesentliches Produktionssegment der Firma. Ab 1859 wurden in den Maschinenbauwerkstätten der "Vulcan" auch Lokomotiven hergestellt.

In den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden von der Firma Dampfzugmaschinen hergestellt. Nachweislich sind Fahrzeuge um 1864 gefahren. Sie wurden für den Lastentransport mit Anhängewagen und vermutlich auch für den Zug von Personenanhängern verwendet. Es kann nicht mehr genau ermittelt werden, wie viele Dampfselbstfahrer gebaut worden sind. Über einzelne Maschinen dürfte die Herstellung nicht hinausgegangen sein. Die Bauphase der Dampfzugmaschinen der "Stettiner Maschinenbau AG" liegt etwa parallel zu der der frühen Konstruktion führender englischer Hersteller. Viele Merkmale sind wahrscheinlich von den englischen Straßenlokomotiven übernommen worden. Der Aufbau ist auch dem der Schwartzkopff'schen Maschine von 1860 ähnlich.

Die "Stettiner Maschinenbau AG" hatte Anfang des 19. Jahrhunderts fast 8000 Mitarbeiter. Der Lokomotivbau wurde 1928 aufgegeben. Insgesamt sind bei der "Vulcan" 4000 Stück gebaut worden. Den Lokomotivbau hat nach 1928 Borsig in Berlin übernommen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1864

Bau von Dampfzugmaschinen (Dampfschlepper) eigener Konstruktion. Auf dem liegenden Lokomotivkessel war die Einzylinder-Maschine aufgesattelt.

Die Anordnung mit vorne liegendem Schwungrad und hinten

platziertem Zylinder entsprach der üblichen Technik.

Ungewöhnlich war die Art der Mitführung des Wasser- und Kohlevorrats. In einem separaten, einachsigen Tender wurde der Vorrat mitgeführt.

Die prinzipielle Lösung war ohne Veränderung von den Lokomotiven der "eisernen Bahnen" übernommen worden.

Der Platz für den Wagenführer und das Lenkrad lag noch vorne vor dem Kessel, der Heizer stand hinten.

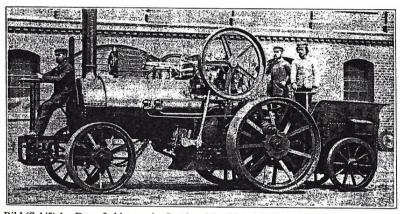


Bild (S-1/5) 1: Dampfschlepper der Stettiner Maschinenbau A.G. (1864)

Anmerkung:

Die Konstruktion der Dampfzugmaschine der "Vulcan" war eine Kombination unterschiedlicher Funktionselemente von (zum großen Teil) englischer Maschinen mit einigen eigenen Ideen. Die Position des Fahrzeuglenkers vor dem Kessel entsprach den Maschinen von Aveling. Der Lenkmechanismus hatte aber kein Pilotrad zur Einleitung der Lenkbewegung sondern ein stark untersetzendes Schneckengetriebe mit Lenkketten zu den Vorderachsenden. Die Ausführung mit dem aufgesattelten Tender hatte Clayton & Shuttleworth in den 60er Jahren verwendet. Die Ausführung der Räder mit genieteten Speichen und gegossener Nabe und glatter Laufflächen war eine fortschrittliche Lösung. Es müssen bei der "Vulcan" Erfahrungen mit der Traktion dieser Räder im Straßeneinsatz vorgelegen haben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper)

Quellen:

[1.45]

[3.15; 2005, H.2, S. 19]

[3.42; 2005, S. 211]

Eingerichtet:			9/20
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Gebr. Sachsenberg

Hersteller-Nr.: S-1/6 Weitere Nennungen: F-1/7, L-1/12, K-1/11

Herstellerangaben:

Name des Herstellers: Gebr. Sachsenberg oHG

Gebr. Sachsenberg GmbH (ab 1892)

Gebr. Sachsenberg AG (ab 1.10.1907 mit Aktienbesitz nur im

Kreis der Familie Sachsenberg)

ab 1917 breitere Streuung des Aktienbesitzes

Firmensitz:

Roßlau a. d. Elbe

Gründung:

1844 als Gebr. Sachsenberg oHG

Liquidation: 1949 (Verstaatlichung, VEB Elbe-Werk Rosslau)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Eisengießerei Kesselschmiede Dampfmaschinen Dampfbagger

Schiffbau (Dampfschiffbau für die Binnenschifffahrt)

Dampftraktoren Dampfzugmaschinen

Der Ursprung des Unternehmens geht auf eine Schmiede zurück, die von der Familie Sachsenberg seit dem Ende des 30jährigen Krieges in Rosslau an der Elbe betrieben worden ist. Die Gebrüder Gottfried, Wilhelm und Friedrich Sachsenberg gründeten 1844 in Rosslau eine offene Handelsgesellschaft. Zweck der Gesellschaft war am Anfang die Reparatur von Maschinen und landwirtschaftlichen Geräten. Danach nahm man den Bau von Maschinen auf. Hergestellt wurden Landmaschinen, Ziegeleimaschinen u.a.m. Die erste eigene Dampfmaschine wurde 1849 fertig gestellt. Sie hatte eine Leistung von 4 PS. Der Bau von Dampfschiffen für die Binnenschifffahrt kam einige Zeit später hinzu. 1866 wurde der Bereich Schiffbau vergrößert. um den florierenden Markt für eiserne Binnenschiffe besser bedienen zu können. Eine eigene, größere Schiffswerft wurde in Betrieb genommen. Sie firmierte unter dem Namen "Schiffswerft Gebr. Sachsenberg". Im Zuge des weiteren Ausbaus des Unternehmens wurden 1893 eine Zweigniederlassung in Köln und etwas später eine in Stettin eröffnet. Zur Blütezeit des Unternehmens im Jahr 1922 waren bei Sachsenberg fast 1700 Mitarbeiter beschäftigt. Nach der Weltwirtschaftskriese ging die Zahl auf 600 zurück. Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Fabrikanlagen und Maschinen fast vollständig demontiert.

Die Gebr. Sachsenberg haben um 1860 einige Dampfwagen gebaut. Es waren relativ schwere Fahrzeuge. Eine weitergehende Beschreibung dieser Dampfwagen und technische Daten existiert nicht. Ein Fahrzeug sollte 1863 auf einer Ausstellung in Hamburg präsentiert werden. Acht Dampfwagen waren zu einer Vergleichsfahrt gemeldet; sechs englische und zwei deutsche. Eines dieser gemeldeten einheimischen Selbstfahrer war das Fahrzeug der Gebr. Sachsenberg. Es erschien dort, nahm aber aus unbekannten Gründen nicht an einer Vergleichsfahrt teil. Die Fa. Sachsenberg arbeitete auf dem Gebiet des Dampfantriebs für Fahrzeuge seit 1920 (?) mit der Friedr. Krupp AG in Essen zusammen.

Ende der 30er Jahren wurde auf Betreiben staatlicher Stellen die Entwicklung von dampfgetriebenen Zugmaschinen und Schleppern wieder aufgenommen. Entsprechend den Möglichkeiten jener Jahre waren es Dampffahrzeuge mit Festbrennstofffeuerung. Die modernen Konstruktionen waren richtungsweisend. Einige Fahrzeuge sind im Werksverkehr und im Transportgewerbe eingesetzt worden. Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Entwicklung dieser Fahrzeugkonzepte und der Bau einiger Maschinen kurze Zeit unter der Leitung von Dipl.-Ing. R. Hochmuth, der Anfang der 40er Jahre maßgeblich an der anfänglichen Entwicklung beteiligt gewesen war, weitergeführt. Mit dem Übergang zum VEB Elbe-Werk Rosslau kamen die Aktivitäten zum erliegen. W. Hans Fritsch, Transportmittel und Kraftanlagen, Dresden (siehe F-1/7), führte unmittelbar nach dem Krieg bis etwa 1948 die Arbeiten von Sachsenberg fort. Ab 1948/49 wurde die Weiterentwicklung und der Bau der Dampfzugmaschinen "Konstruktionen Sachsenberg" von der LOWA, der Vereinigung volkseigener Betriebe Lokomotiv- und Waggonbau Wildau (siehe L-1/12) eine Zeit lang fortgeführt. Es sind in den Jahren bis etwa 1955 auch einige Fahrzeuge gebaut worden.

Die heute noch existierende Roßlauer Schiffswerft GmbH, Rosslau a. d. Elbe, ist die unmittelbare Nachfolgerin der Schiffswerft der Gebr. Sachsenberg.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

- 1860 Beginn des Baus und der Erprobung einiger Straßenfahrzeuge mit Antrieb durch Dampfmaschinen.
- Präsentation eines Dampfschleppers auf der "Hamburger Internationalen Landwirthschaftlichen Ausstellung". Auf der Ausstellung in Hamburg wurden insgesamt acht Dampfselbstfahrer gezeigt, 6 aus England, zwei aus Deutschland. Sieben nahmen an einer Vergleichsfahrt teil.

 Die Maschine von Sachsenberg nahm nicht an der Fahrt teil.
- 1941 (?) Entwicklung eines Traktors für den Kurzstreckenverkehr in Städten und für den Einsatz in der Landwirtschaft. Das Konzept ist einem herkömmlichen Traktor mit Verbrennungsmotor ähnlich.

 Als Dampferzeuger wird ein schlanker, stehender Kessel mit Quersiederohren eingesetzt. Er ist vorne im Traktor eingebaut. Geheizt wird mit festen Brennmaterialien.

 Die Maschine, eine Vierzylinder-V-Maschine mit hängenden Zylindern in Tauchkolbenbauart mit Ventilsteuerung leistet 25 PS.

 Im Betrieb stehen zwei Fahrstufen zur Verfügung: ein Ackergang und ein Straßengang.
- 1943/44 Es sind einige Fahrzeuge gebaut worden und im praktischen Einsatz gefahren (etwa 5 bis 10 (?) Maschinen). Am Kriegsende befanden sich 50 (?) Maschinen im Bau. Alle oder ein Teil (?) bei Krupp im Werk Bamberg.
- 1940/41 Beginn der Entwicklung größerer Dampfzugmaschinen für den Straßenbetrieb im Leistungsbereich über 50 PS als moderne, kompakte Fahrzeuge in Frontlenker Bauweise mit vollständig geschlossener Karosserie.

Es sind eine Vielzahl an Varianten in zwei "Typenreihen" gebaut worden.

 Dampfzugmaschinen im Leistungsbereich um 50 PS (Typen DW 60-1, DW 60-1A u.a.). Dampfzugmaschinen im Leistungsbereich um 70 PS (Typen DW 60-2, DW 60-2A, DW K-4 u.a.).

Alle Dampfzugmaschinen haben das gleiche Grundkonzept. Es sind Fahrzeuge in Frontlenkerbauweise mit geschlossener Karosserie. Die Kesseleinheit liegt hinter der Fahrerkabine. Als Kessel werden Wasserrohrkessel unterschiedlicher Bauart oder Fieldkessel eingesetzt. Beide mit Überhitzer. Das feste Brennmaterial wird selbsttätig nachgefördert.

Die Antriebsmaschine liegt im Fahrzeugboden. Es wird eine moderne, füllungsgeregelte, doppelt wirkende Zweizylinder-Maschine verwendet. Sie besitzt eine Ventilsteuerung. Eingebaut ist sie im Fahrzeugrahmen hinter der Vorderachse. Die Dampfzugmaschinen sind im Allgemeinen mit Kondensator ausgerüstet. Maschinen mit geringer Reichweite und einfacherem Aufbau fahren im Auspuffbetrieb.

- 1942 Fahrbetrieb der ersten Dampfzugmaschinen im Werkverkehr und Tests im Transportgewerbe.
- 1943 (?) Allgemeiner Einsatz der Dampfzugmaschinen im Transportwesen.
 Bis Kriegsende sind etwa 20 (?) Dampfzugmaschinen (1945 befanden sich
 allein 10 Maschinen im Werk Rosslau) gebaut worden.
- 1944 Beginn der Konstruktions- und Versuchsarbeiten an einer großen Dampfzugmaschine im Leistungsbereich von 120 PS.
 Die Arbeiten wurden durch den Zusammenbruch unterbrochen.
- 1947 Auf der Leipziger Messe 1947 präsentiert W. Hans Fritsch (siehe F-1/7) eine 120 PS-Dampfzugmaschine (Basis Sachsenberg).

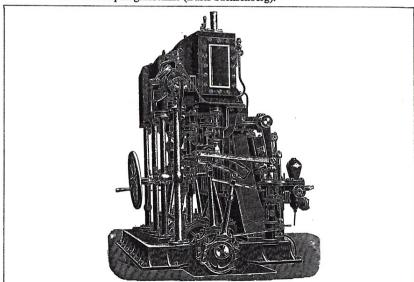


Bild (S-1/6) 1: Typische Schiffs-Dampfmaschine der Gebr. Sachsenberg für den Einsatz in Binnenschiffen. (gebaut 1901)

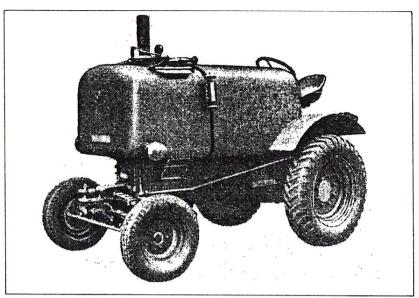


Bild (S-1/6) 2: Dampfschlepper von Sachsenberg (1944)

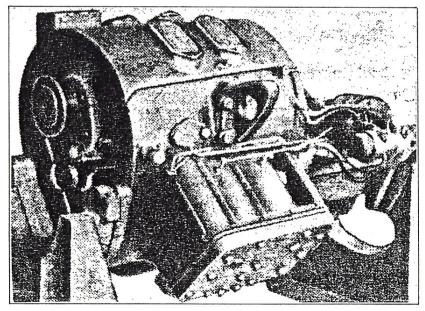


Bild (S-1/7) 3: Dampfmotor des Schleppers (1944)

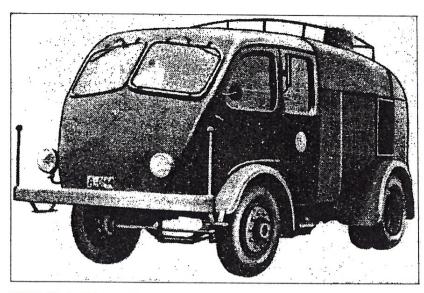


Bild (S-1/6) 4: 70 PS-Dampfzugmaschine (1943)

Anmerkung

In einigen Quellen wird berichtet, dass ein Dampfschlepper von Sachsenberg zwar für die "Hamburger internationale landwirthschaftliche Ausstellung 1883" gemeldet worden war, er aber nicht erschienen ist, also keine Maschine gebaut worden sein kann. Dem widersprechen zeitgenössische Informationen. Auf der Ausstellung wurden acht Straßen-Dampfwagen gezeigt, sechs aus England und zwei aus Deutschland. Eine der einheimischen Maschine wurde von Schwartzkopff in Berlin gefertigt, die andere von Sachsenberg aus Roßlau. Für Donnerstag den 16. Juli 1883 war nachmittags zwischen 2 und 5 Uhr eine Präsentations- und Vergleichsfahrt der Dampfschlepper angesetzt. Als Versuchsstrecke war vom Polizeidirektor Hamburgs, Herrn Senator Peters, die Appareille am Dammthor zugelassen worden. Als Experte und Preisrichter war unter anderem der bekannte Dampfmaschinenfachmann Prof. Rühlmann (siehe z.B. [1.127]) anwesend. Er berichtet von dem Ereignis in Dingler's Polytechn. Journal von 1863, Band 170, S. 151 fft:

".... Zur Theilnahme am Versuche hatten sich von den acht in der Ausstellung befindlichen, sich selbst fortschaffenden Lokomobilen sieben bereit erklärt und auch zur bestimmten Zeit aufgestellt, wovon sechs England, eine Deutschland (Schwartzkopff in Berlin) angehörten, während es die achte Maschine, ebenfalls eine deutsche (von Sachsenberg in Roßlau gefertigt), mehrerer größerer und kleinerer Hindernisse wegen für angemessen hielt von der Mitwirkung abzustehen."

Der frühe Dampfschlepper von Sachsenberg war also auf der Hamburger Ausstellung vertreten, er hat nur nicht an der Vergleichsfahrt teilgenommen.

Anmerkung

Bei den dampfgetriebenen Nutzfahrzeugen gab es Ende der 30er Jahre zwei unterschiedliche Konstruktionsrichtungen, die mit den Namen der Konstrukteure verbunden waren, die diese Technik in den vorangegangenen Jahren entscheidend mitgestaltet hatten. Für Fahrzeuge, deren Antriebskonzept speziell auf den Dampfbetrieb ausgelegten war, stand der Name des Ingenieurs R. Hasenzahl. Für die Fahrzeugkonzepte, bei denen primär die Umstellung vorhandener Konstruktionen auf Dampf unter weitgehender Beibehaltung des Motors und Getriebes bevorzugt worden war, stand der Name des Berliner Ingenieurs H. Butenuth. Die Gebr. Sachsenberg waren mit ihren dampfgetriebenen Fahrzeugen in der Gruppe "System Hasenzahl" vertreten.

Der Vorteil der Konstruktionsrichtung "Hasenzahl" war der einer funktional und technisch in allen Belangen auf den "Dampf" zugeschnittenen und "dampftechnisch" optimalen Antriebslösung. Der Nachteil war der größere Bauaufwand. Bei der Konstruktionsrichtung "Butenuth" war der dampfspezifische Bauaufwand zwar deutlich geringer, aber die großen Vorteile des Dampfantriebs konnten nur zum Teil genutzt werden. Bei den Dampfantrieben für Straßenfahrzeuge mit Feuerung durch feste Brennstoffe muss noch eine weitere Differenzierung vorgenommen werden. In den 40er Jahren waren drei verschiedene Entwicklungsrichtungen in der Diskussion:

- Fahrzeugantrieb durch einen füllungsgeregelten Dampfmotor mit Auspuffbetrieb (Hasenzahl)
- Fahrzeugantrieb durch einen füllungsgeregelten Dampfmotor mit Kondensatorbetrieb (Hasenzahl)
- Fahrzeugantrieb durch einen drosselgeregelten Dampfmotor mit Kondensatorbetrieb (Butenuth).

Beim füllungsgeregeltem Antrieb wird die Leistung bei Ventilsteuerungen durch Verändern des Ventilhubs (z. B. durch Längsverschieben einer gestuften Nockenwelle) oder bei Schiebersteuerungen durch Verändern des Schieberhubes (z. B. bei Kolbenschiebern) beeinflusst. Der Dampfmotor wirkt meist unmittelbar auf die Antriebsachse. Wenn unbedingt erforderlich, besteht die Möglichkeit, einen "Berggang" einzulegen. Beim drosselgeregeltem Antrieb wird mit konstanter Füllung gearbeitet. Die Leistung wird durch ein Drosselventil oder einen Drosselschieber beeinflusst. Dabei entstehen prinzipbedingt Drosselverluste. Wie beim Verbrennungsmotor sind eine Kupplung und ein Wechselgetriebe notwendig. Wird ein Kondensator eingesetzt, sollte die Kühlluftmenge etwa proportional der Abdampfmenge gehalten werden. Bei füllungsgeregelten Systemen wird das Kühlluftgebläse häufig von einer Abdampfturbine angetrieben. Bei drosselgeregelten Anlagen wird diese Abhängigkeit oft durch den unmittelbaren Antrieb des Gebläses vom Dampfmotor verwirklicht. Die von den Gebr. Sachsenberg gebauten großen Dampfzugmaschinen besaßen einen füllungsgeregelten Antrieb im Allgemeinen mit Kondensation. Der Dampfschlepper hatte Auspuffbetrieb.

Anmerkung

Der bis heute letzte größere Versuch, dampfgetriebene Straßenfahrzeuge wenigstens im Bereich der Nutzfahrzeuge erfolgreich zu etablieren, wurde von der Gebr. Sachsenberg A.G. und nach der Liquidation der Aktiengesellschaft nach dem Krieg von W. Hans Fritsch und danach von der LOWA unternommen. Die Ergebnisse kann man nur unter Berücksichtigung der Kriegszeit und den schwierigen Aufbaujahren danach richtig bewerten. Die Verwendung einheimischer, fester Brennstoffe war in der Zeit sicherlich zwingend, aber mit der Verbesserung der Versorgungssituation bei den flüssigen Treibstoffen war diesem Konzept der Boden entzogen. Aus technischer Sicht war das Konzept im Vergleich zu den Fahrzeugen von Henschel in den 30er Jahren und auch im Vergleich zu den modernen Dampfwagen französischer Konstruktion Ende des 19. Jahrhunderts, die alle mit flüssigen Brennstoffen betrieben worden sind, mindestens ein Schritt zurück. So schnell wie die dampfgetriebenen Nutzfahrzeuge entwickelt und zum Einsatz gebracht worden waren, so schnell verschwanden sie wieder, trotz des außerordentlich fortschrittlichen Konzepts und Designs von Sachsenberg.

Ouellen:

[1.2], [1.36], [1.116], [1.117], [1.118]

[2.3]

[2.5; S. 10]

[3.4; 1950, Bd. 92, Nr. 17, S. 409 ff.]

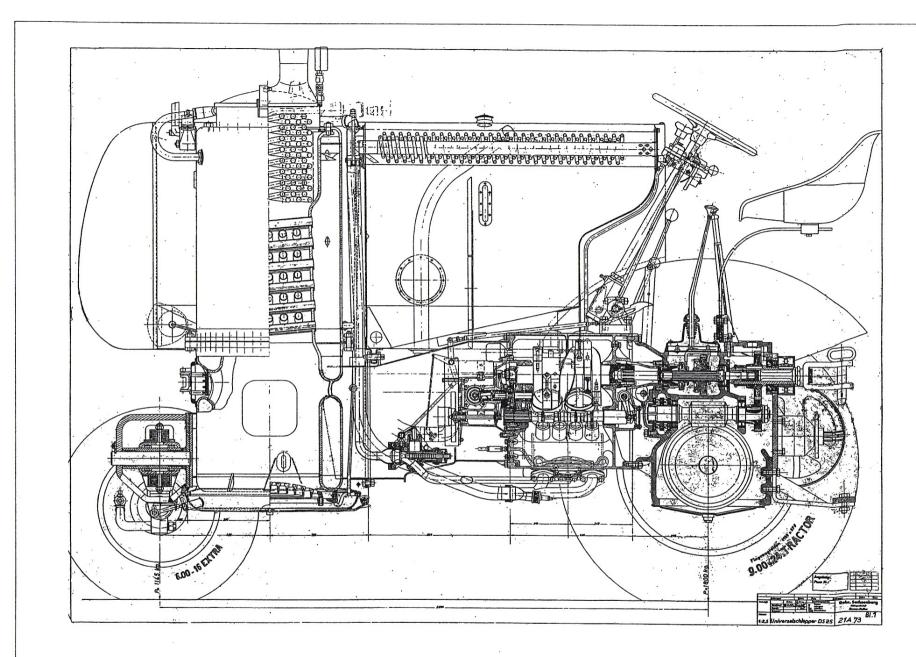
[3.9; 2010, H. 3, S. 52 ff. und H.4, S. 42 ff.]

[3.18; 1977, H. 6; S. 12 ff.]

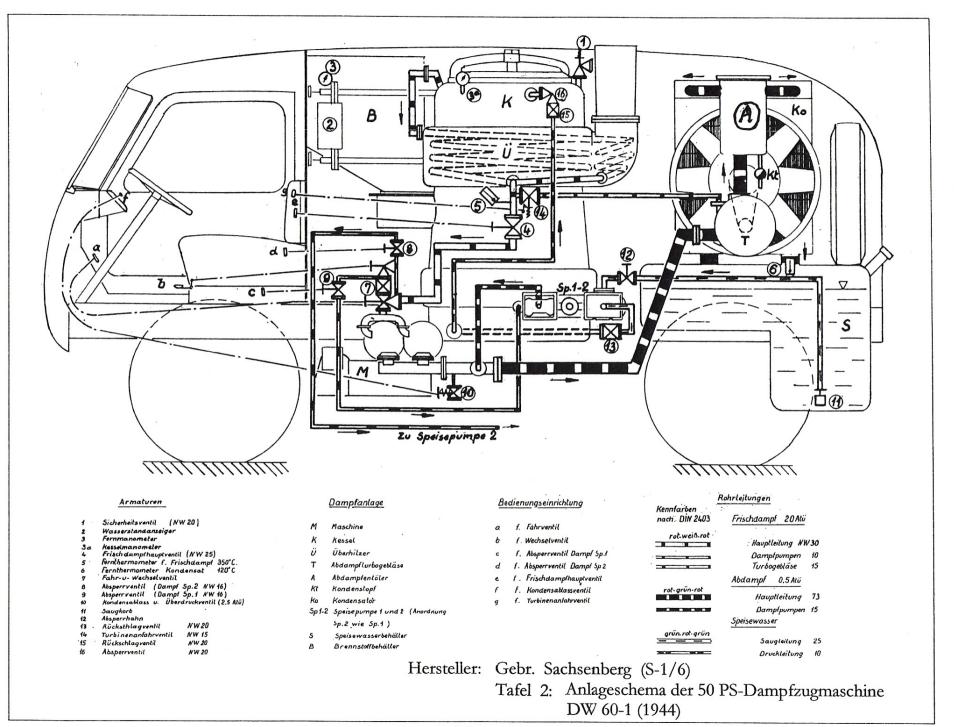
[3.23; 1946, Jg. 48, Nr. 2, S. 21 ff.]

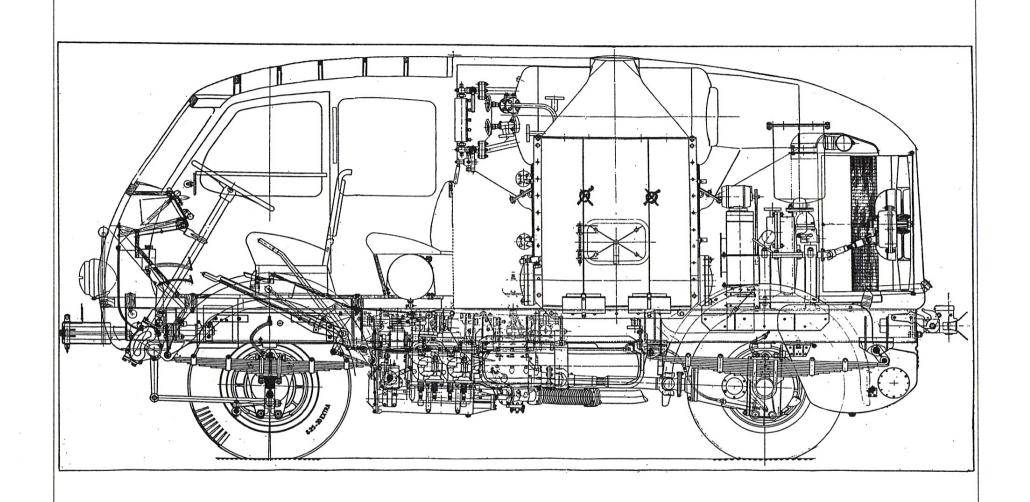
[Konvolut Dipl.-Ing. Hochmuth, Gebr. Sachsenberg]

Eingerichtet:			9/2008
Ergänzungen:	1: 1/09: Text S.1-4 erg.	2: 2/09: Bilder hinzu	3: 2/09: alle Tafeln neu
	4:	5:	6:

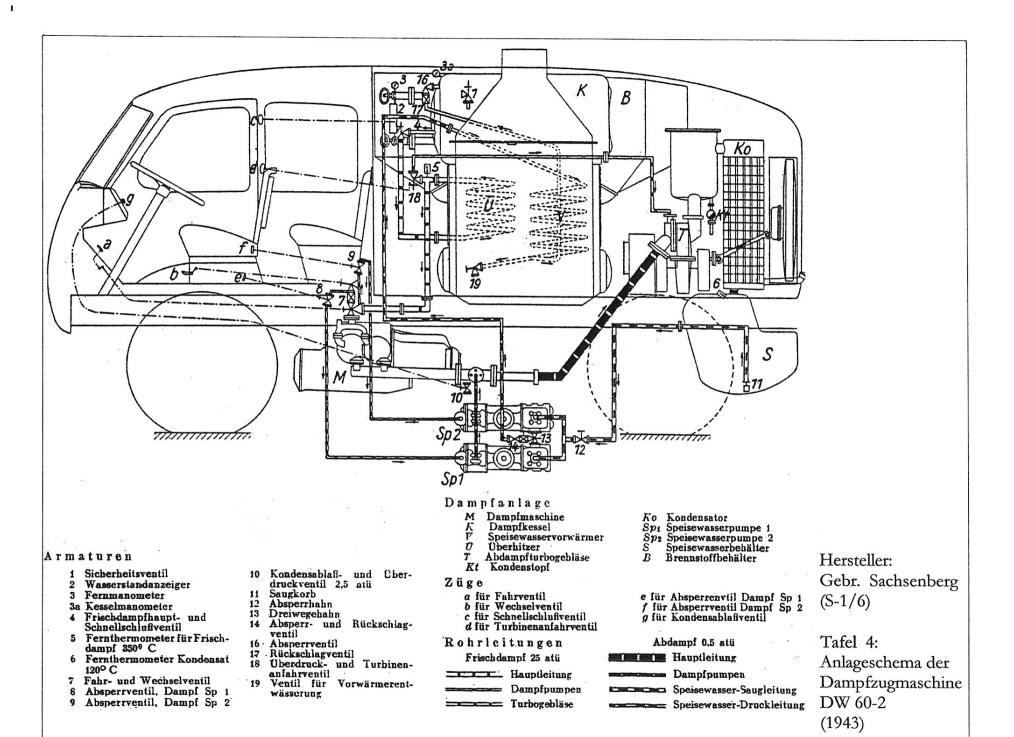


Hersteller: Gebr. Sachsenberg (S-1/6)
Tafel 1: Zeichnung des Dampfschleppers DS 25
(1944)





Hersteller: Gebr. Sachsenberg (S-1/6)
Tafel 3: Zeichnung der Dampfzugmaschine DW 60-2
(1943)



Feodor Siegel

Hersteller-Nr.:

S-1/7

Weitere Nennungen: B-1/24

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Feodor Siegel

vorm.: Behne und Siegel (B-1/24), von 1860 (?) bis 1868

Firmensitz:

Schönebeck a. d. Elbe

Gründung: Liquidation: 1868 als Maschinenfabr., Eisengießerei und Kesselschmiede

1911 (Auflösung eines Teils des Unternehmens) 1935 (Auflösung des gesamten Unternehmens)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Dampfmaschinen, Dampfkessel Bergwerksmaschinen, Pumpen

Lokomobile Dampfschlepper Dampfpfluglokomotiven

Motorwagen mit Explosionsmotor

Der Firmengründer Gottfried Hermann Feodor Siegel wurde am 13. Juni 1838 in Genthin geboren. Sein Vater betrieb einen Eisenwarenhandel und im Nebengeschäft eine Kunstschlosserei. Feodor Siegel machte eine Schlosserlehre im väterlichen Werkstatt und besuchte nach seiner Wanderschaft die Königliche Provinzial-Gewerbeschule in Halberstadt. Seine weitere Ausbildung erhielt er auf dem Technikum in Zürich. Der Abschluss in dieser Anstalt entspricht nach heutigem Verständnis etwa dem eines Ingenieurs.

Um 1860 (?) gründete er mit Behne eine Maschinenfabrik in Schönebeck a.d. Elbe (B-1/24). Das Unternehmen wurde ab 1868, nach dem Ausscheiden seines Partners, von Siegel alleine weitergeführt. Nach und nach wurde die Fabrik um eine Eisengießerei und eine Kesselschmiede ergänzt. Zur Jahrhundertwende hatte der Betrieb etwa 250 Mitarbeiter. Siegel war ein sehr innovativer Ingenieur. Er besaß eine Vielzahl an Patenten. Das Unternehmen baute u.a. liegende und stehende Dampfmaschinen mittlerer Leistung in den unterschiedlichsten Bauarten und Ausführungen.

Anfang der 80er Jahre versuchte Siegel einen von ihm erfundenen (?) schnell laufenden, modernen Dampfmotor als Kraftmaschine für die unterschiedlichsten Antriebsaufgaben zu vermarkten. Unter anderem auch bei Lokomobilen und Dampfpfluglokomotiven. Trotz der guten Wirtschaftlichkeit des Dampfmotors stellte sich nur ein bescheidener wirtschaftlicher Erfolg ein.

Nach dem Tod des Firmengründers am 26. Februar 1900 wurde der Betrieb von seinen Söhnen weitergeführt, allerdings ohne wirtschaftlichen Erfolg. Auch die Aufnahme des Motorwagenbaus (1907 bis 1910) war nicht erfolgreich. Die Herstellung von kleinere Lastwagen und Omnibusse mit Explosionsmotoren (luftgekühlte Zwei- und Vierzylindermotoren mit Leistungen zwischen 9 bis 12 PS) rentierte sich nicht. Auf Betreiben des Mitinhabers August Luther wurde dieser Unternehmensteil 1911 aufgelöst. 1935 folgte dann die Aufgabe des gesamten Unternehmens.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1878 (?) Bau einfacher Lokomobilen (und Dampfpfluglokomotiven (?)).

Bauart der Lokomobilen: liegender, Lokomotivkessel mit aufgesattelter

Maschine. Der Zylinder lag über der Feuerbüchse.

1881 Entwicklung und Bau (?) einer "modernen" Dampfpfluglokomotive

mit schnell laufendem Dampftriebwerk.

Die herkömmlich aufgebaute Maschine mit Seiltrommel unter dem

Kessel ist für das Zweimaschinensystem vorgesehen.

Der dreizylindrige Dampfmotor (stehende Zylinder in Reihe,

Zvlinderdurchmesser 200 mm, Hub 280 mm) ist auf der

Feuerbüchse befestigt und macht 300 U/min. Der Motor hat eine

variable Expansion und eine einfache Umsteuerung.

Der Kohleverbrauch liegt um 30 % unter dem vergleichbarer

Maschinen.

1881 Bau von fahrbaren Lokomobilen mit Dampfmotor oben erwähnter

Ausführung und in üblicher Ausführung mit liegender Dampfmaschine.

1907 Beginn des Baus von Motorwagen mit Explosionsmotor.

Die leichten Selbstfahrer hatten am Anfang einen Zweizvlinder-V-Motor der

Fa. Fafnir. Er leistete 9 PS.

Später sind auch größere Motorwagen als Nutzfahrzeuge gebaut worden.

Sie besaßen Kasten- oder Pritschenaufbauten.

Die Nutzlasten lagen bei 1000 kg.

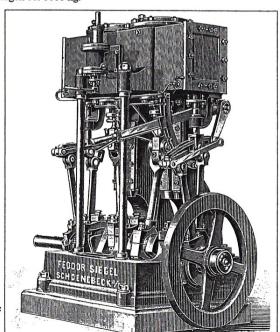


Bild (S-1/7) 1: Stehende Zweizylinder-Dampfmaschine mit Stephenson-Umsteuerung von F. Siegel (1898)

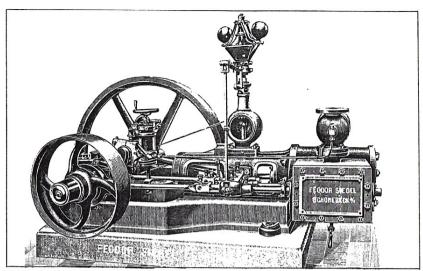


Bild (S-1/7) 2: Liegende Einzylinder-Werkstattdampfmaschine von F. Siegel (1901)

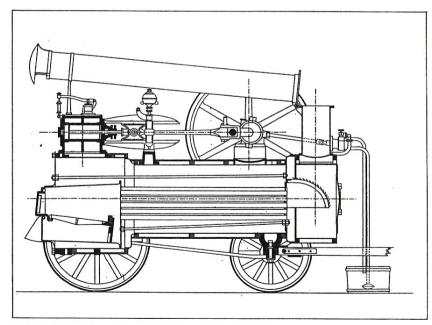


Bild (S-1/7) 3: Lokomobile mit 10 PS von F. Siegel (1882)

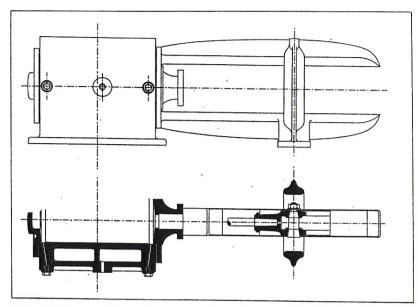


Bild (S-1/7) 4: Lokomobile mit 10 PS von F. Siegel (Einzelheit der Kreuzkopf-Führung)



Bild (S-1/7) 5: Werbeanzeige des Herstellers (1890 (?))

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

10 (DPfL/Dampfpfluglokomotive) (?)

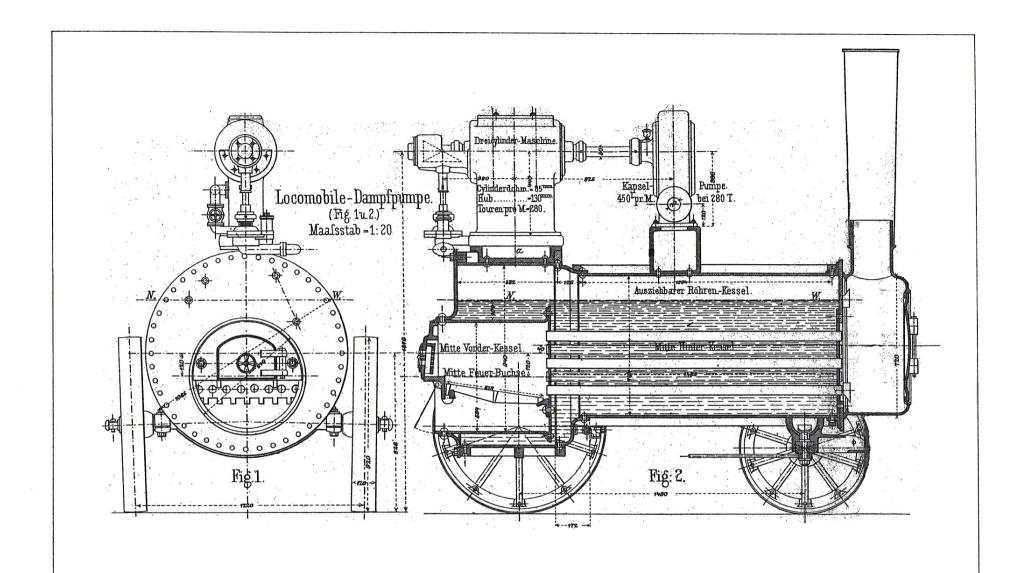
Quellen:

[1.36]

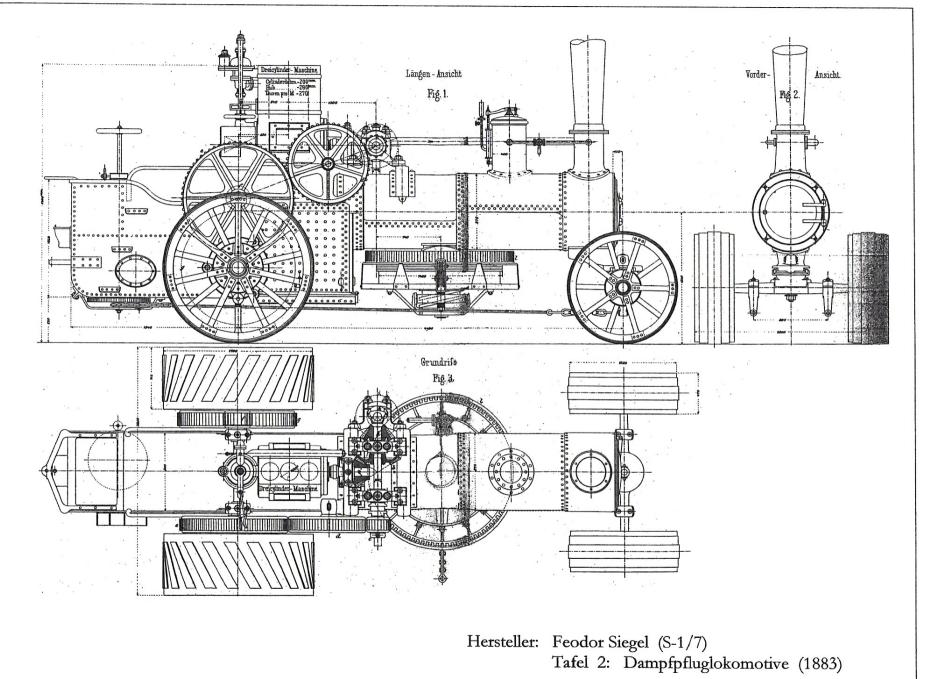
[1.68]

[3.4; 1881, Bd. XXV, S. 144 ff.] [3.39; 1884, S. 252 ff., S. 294 ff.]

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



Hersteller: Feodor Siegel (S-1/7) Tafel 1: Lokomobile Dampfpumpe (1880)



Louis Schwartzkopff

Hersteller-Nr.:

S-1/8

Weitere Nennungen:

B-1/8

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Louis Schwartzkopff

Eisengießerei und Masch.-Fabrik Schwartzkopff und Nitsche

Maschinenfabrik und Eisengießerei von Louis Schwartzkopff

Firmensitz:

Gründung:

1852

Liquidation:

1870 Umwandlung in eine Aktiengesellschaft (siehe B-1/8)

Produktionsprogramm:

Allg. Schwermaschinenbau

Eisenbahnausrüstungen Dampfmaschinen

Lokomotiven Dampfwalzen

Dampfwagen, Dampfschlepper, Lokomobilen

Louis Victor Robert Schwartzkopff wurde am 5. Juni 1825 in Magdeburg geboren. Sein Vater war Kaufmann. Am Gewerbeinstitut in Berlin (der späten Technischen Hochschule) absolvierte er von 1842 bis 1845 ein technisches Studium. Schwartzkopff war zu Beginn seiner Laufbahn bei Borsig in Berlin beschäftigt. Er unternahm einige Studienreisen nach England. Am 3. Oktober 1852 gründete Schwartzkopff mit dem Gießereimeister Nitsche eine Maschinenfabrik und Eisengießerei in der Chausseestraße in Berlin. Nitsche schied ein Jahr später aus dem Betrieb aus. Es bestand keine Einigkeit über die weitere Ausrichtung des Unternehmens. Schwartzkopff stellte zuerst große Bergwerksmaschinen, Dampfhämmer, Dampframmen und Dampfmaschinen her. Um 1860 setzt in Berlin eine Abwanderungswelle der stadtnahen Industriebetriebe ein. Schwartzkopff verlagert in deren Folge seine Produktion in die Ackerstraße im Wedding.

Ab 1860 wurden von der Firma Versuche mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen durchgeführt. 1863 wurden die ersten Dampfselbstfahrer von Schwartzkopff gebaut und in Betrieb genommen. Schwartzkopff war einer der frühen einheimischen Hersteller, die sich an den Bau diese neuen Maschinen heranwagte. Am Anfang orientierte man sich an englischen Vorbildern. Es sind mehrere Dampfselbstfahrer (Dampfschlepper) gebaut worden. Die Maschinen wurden einige Jahre laufend verbessert. Der 1863 gebaute Dampfschlepper war die erste vollständig gefederte Maschine dieser Art weltweit. Die ab 1864 gebauten Maschinen waren vollständige Eigenentwicklungen von Schwartzkopff mit vielen wegweisenden Innovationen. Es sind nur wenige Dampfschlepper gebaut worden (max. 6 Maschinen).

Die Herstellung der ersten Lokomotiven begann 1867. Am Anfang baute man Güterzuglokomotiven für die Niederschlesische-Märkische-Eisenbahn. Zwölf Jahre später verließ die 1000ste Maschine das Werk

Im Zuge der Gründerjahre wurde die Fabrik 1870 in eine Aktiengesellschaft (Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft (BMAG), siehe B-1/8) umgewandelt. Louis Schwartzkopff blieb bis 1888 deren Generaldirektor. Danach übernahm sein Schwiegersohn, der Geheime Kommerzienrat Emil Kaselowsky, die Leitung. Louis Schwartzkopff starb am

7. März 1892 in Berlin, 1897 erwarb die BMAG südlich von Berlin, zum Aufbau einer modernen, großen Produktionsstätte ein Areal in Wildau, Am 1,9,1900 wird dort der Betrieb aufgenommen, 1907 gründen die Unternehmen Maffei und Schwartzkopff ein Gemeinschaftsunternehmen zur Herstellung von Dampfturbinen, Generatoren und Großpumpen. Die Fertigung wird in neuen Hallen neben dem Schwartzkopff-Werk in Wildau aufgenommen. Ab 1910 werden dort auch elektrische Lokomotiven hergestellt. Unter dem Kurzzeichen B.M.A.G. war die Firma bis 1967 ein selbstständiges Unternehmen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1860 (?) 1863

Entwicklung und Versuche mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen.

Bau der ersten Dampfschlepper als Zugmaschinen für den

Anhänger- und Aufsattelbetrieb.

Die Konstruktion erinnerte stark an die von Straßenlokomotiven, sie war aber speziell für die Beförderung von Personen ausgelegt. Ein Transport von Lasten wird wahrscheinlich auch möglich gewesen sein. Es werden technisch unterschiedliche Ausführungen gebaut.

Die Maschine besitzt 2 Zylinder und eine Kulissensteuerung.

Leistung: 18 PS. Gewicht: 5,5 Tonnen (ohne Tender).

Das Fahrzeug weist als Innovation eine Federung der Radachsen auf

(üblich bei Dampfschleppern waren ungefederte Achsen).

Bei der Ausführung für Aufsattelbetrieb sind im Tender Platz für ca. 12

Personen. Im Tender ist auch der Wasser- und Kohlevorrat untergebracht. Er reichte für eine Strecke von vier Meilen.

Bei der Ausführung für Anhängerbetrieb können mehrere Wagen

angehängt werden.

1863/64 Nachweislich sind einige Fahrzeuge in Berlin gefahren. In den Jahren

1863 und 1864 fahren zwei Fahrzeuge zur Beförderung von Personen in der Stadt. Ein Wagen besitzt einen aufgesattelten, einachsigen Auflieger.

Der andere zieht einen zweiachsigen Anhänger.

Ein Dampfschlepper wird 1863 auf der "Hamburger Internationalen Landwirtschaftlichen Ausstellung" gezeigt. Auf der Ausstellung werden insgesamt acht Fahrzeuge mit Dampfantrieb präsentiert, sechs ausländische Modelle und zwei deutsche: eine Maschine von

Schwartzkopff und eine Maschine von den Gebr. Sachsenberg. An die Maschine von Schwartzkopff war ein einachsiger Tender mit Platz für 12 Personen angehängt.

Am 16.7.1863 erhält der Schlepper von Schwartzkopff als Ergebnis einer Vergleichsfahrt mit den anderen Maschinen eine silberne Medaille (der Dampfschlepper von den Gebr. Sachsenberg nahm allerdings nicht

an der Vergleichsfahrt teil).

1864

Präsentation u.a. eines neuen Dampfschleppers und einer Lokomobile (Dampframme) auf der "Industrie- und Gewerbeausstellung" in Stettin. Der von Schwartzkopff ausgestellte Dampfschlepper ist gegenüber der Maschine von 1863 vollständig überarbeitet und stark verbessert. Maschine und Tender bilden eine Einheit, die Lenkvorrichtung ist neu und der gesamte Antrieb umkonstruiert.

	Technik: Umsteuerung (Kulisse und Exzenter), Kurbelwelle mit
	Exzenter in einem Stück geschmiedet, vollständig eiserne Räder,
	Zweizylindermaschine, vollständig verkleideter Kessel.
1865	Von diesen verbesserten Maschinen werden 2 Stück gebaut.
1005	Fahrten mit dem Dampfschlepper in der Umgebung Berlins.
1865	Die Fahrten wurden von dem Ingenieur Emil Kaselowsky durchgeführt.
1003	Auf der Kölner Maschinenausstellung von 1865 ist der verbesserte Schlepper von Schwartzkopff (neben denen von Fowler und Garrett) vertreten.
	Bei einer Vergleichsfahrt siegt die Schwartzkopff'sche Maschine
	bekommt aber aus unbekannten Gründen nicht den ersten Preis.
	Der Dampfschlepper konnte 4 Wagen mit je 5 Tonnen Nutzlast ziehen.
	Vorgesehen ist der Schlepper für den Transport von Erzen im
	Dortmunder Bergwerksrevier.
1866 (?)	Herstellung von Dampfwalzen.
	Die Versuche mit Dampfwalzen und deren Bau werden 1872
	aufgegeben.
1876/77	In den Jahren 1876/77 setzte Schwartzkopff ebenfalls in Berlin so genannte
	"feuerlose" Dampfzugmaschinen ein. Die Fahrzeuge besaßen nur eine
	Hilfsfeuerung kleiner Leistung. Der Dampf zum Fahren wurde von
	stationären Kesseln abgenommen und im Wagen gespeichert. Die
	Zugmaschine wurde auf verschiedenen Linien der Großen Berliner
	Pferdebahngesellschaft eingesetzt. Auch später noch sind
1001	Dampfzugmaschinen von Schwarzkopf in Berlin gefahren.
1881	Wiederaufnahme des Baus von Dampf-Straßenwalzen. Es sind Dreirad-
	Walzen eigener Konstruktion mit einer großen hinteren Walze und zwei
	lenkbaren vorderen Walzen. Vordere und hintere Walzen besitzen
1881	gleiche Walzendrücke.
1001	Bau von "Lokomobilen" für allgemeine Antriebsaufgaben in der
	Landwirtschaft, im Baugewerbe, im Handel und Handwerk. Maschinen sind selbstfahrend. Die Bauweise ist der von
	Dampfschlepper ähnlich.
1882	Schwartzkopff baut Dampf-Lastwagen in Lizenz des englischen
2002	Herstellers Thornycroft.
Ab 1920 (?)	Bau von Heißdampf-Dampfwalzen als Dreirad-Walzen und später auch
(*)	Tandemwalzen (Zweiradwalzen).
	Antrieb: Einzylinder- oder Zweizylindermaschinen.
	Antrieb der Triebachse bei einigen Maschinen mittels Kettengetriebe.
	Walzengewicht: 7.5 bis 18,5 Tonnen.
	(s. B-1/8).

Anmerkung

Schwartzkopff stellte in den 60er Jahren auch eine ganze Reihe an dampfgetriebenen Sondermaschinen her. In der "Deutschen Industrie-Zeitung" [3.26] vom 29.3.1866 wird eine Dampframme mit "Frictionssteuerung" erwähnt, die L. Schwartzkopff in Berlin gebaut hat. In der gleichen Zeitung vom 20.9.1866 heißt es beispielsweise: "... Eine Dampframme von Schwartzkopff in Berlin, welche bei dem Baue der neuen Berliner Markthalle verwendet wurde, ist eine Locomobile von 6 Atmosphären Dampfspannung mit zwei über dem Kessel liegenden Zylindern, einem Dampfdom... (Maschine) mit Expansion.... Federbelastung der Ventile....".

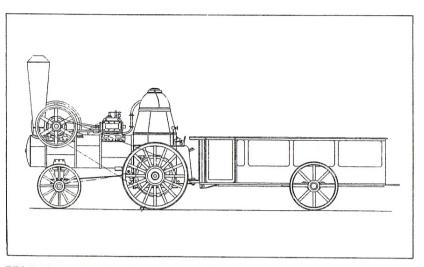


Bild (S-1/8) 1: Skizze des Dampfschleppers mit aufgesatteltem Anhänger zur Personenbeförderung (1863)

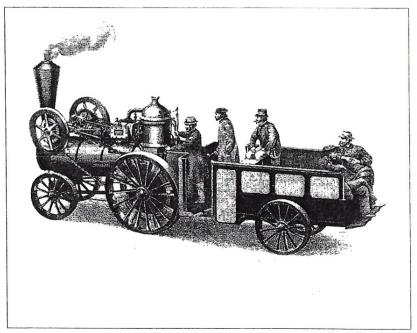


Bild (S-1/8) 2: Fahrt des Dampfschleppers in Berlin (um 1863)

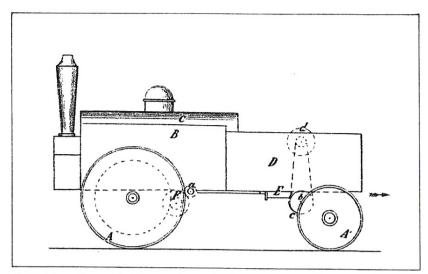


Bild (S-1/8) 3: Technische Skizze und Antriebsschema des Dampfschleppers von 1864

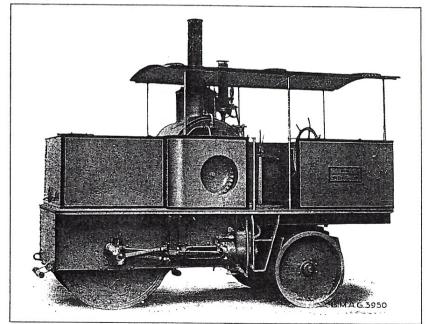


Bild (S-1/8) 4: Dampf-Dreiradwalze von 1881 (BMAG vorm. L. Schwartzkopff)

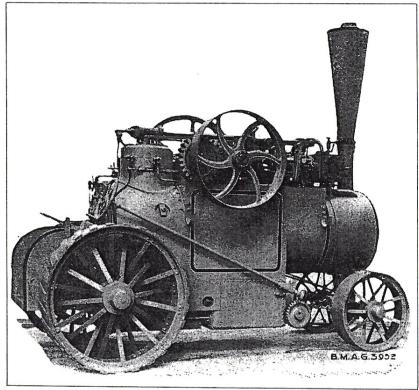


Bild (S-1/8) 5: "Lokomobile" (Dampfschlepper) von 1881

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper)

9 (DW/Dampfwalze)

11 (DLW/Dampflastwagen (in Lizenz))

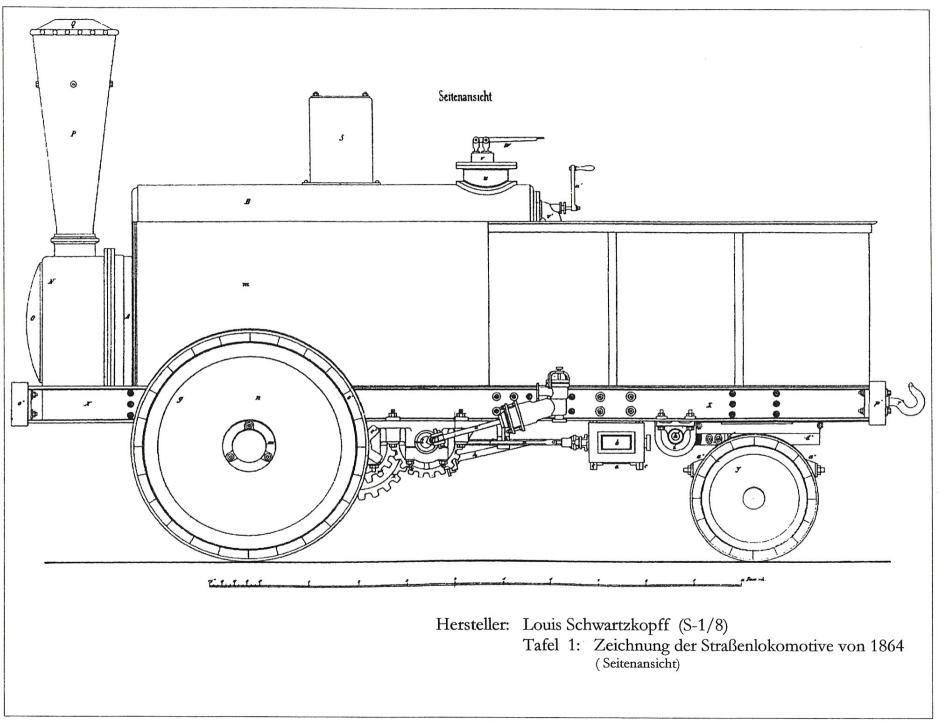
[1.1; S. 243], [1.19; S. 96], [1.115; S. 70 ff.], [1.134; S. 94 ff.] [1.144; S. 234 ff.]; [1.158; S. 194 ff.]; [1.159]; [1.160]; [1.176]

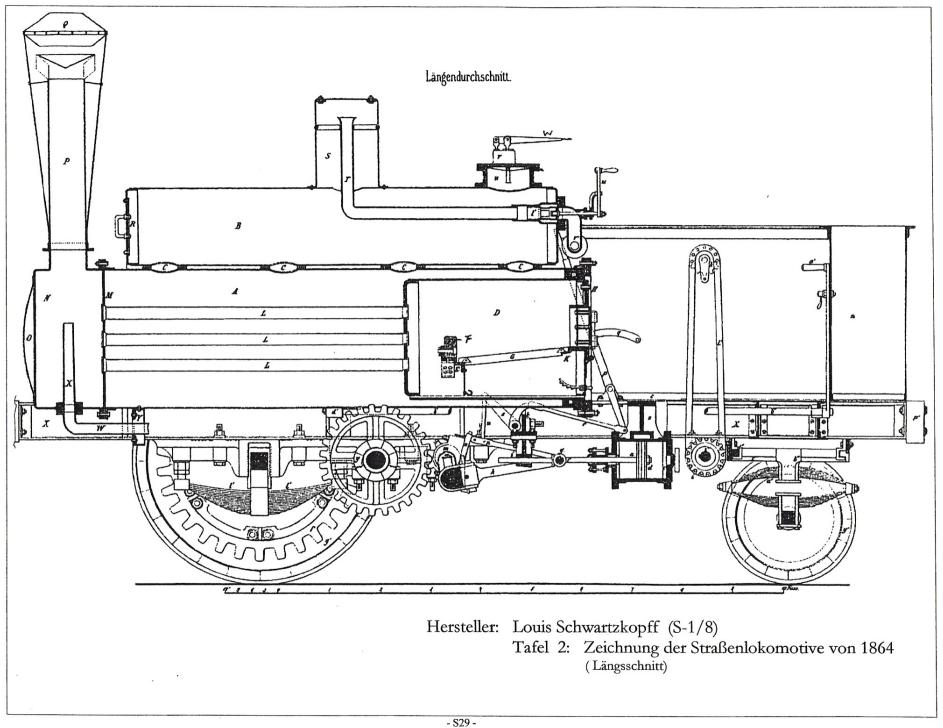
[Div. Firmenschriften und Kataloge der BMAG]

[3.1; 1902, H. IX, S. 150], [3.3; 1886, S. 268 ff.] [3.5; 1863, Bd. 170, S.16 und S.151], [3.5; 1865, Bd. 177, S. 16], [3.5; 1866, Bd. 179, S. 105] [3.23; 1961, Jg. 63, H. 6, S. 194 ff.]

[3.36; 1898, Ausgabe vom 25.2.1898], [3.36; 1900, Ausgabe vom 26.1.1900]

Eingerichtet:			3/2008
Ergänzungen:	1: 10/08- S. 2 1864 u. 65	2: 12/08- B. 3 hinzu	3: 9/10:- Text erg, T hinzu
	4: 12/11- T.3 u.T.4 erg.	5:	6.





Scheid

Hersteller-Nr.:

S-1/9

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt W. und J. Scheid

Firmensitz:

Limburg a. d. Lahn 1875

Gründung: Liquidation:

1958 (Übernahme durch "Hugo Stinnes Industrie")

Produktionsprogramm:

Allgemeiner Maschinenbau

Eisen- und Messingguss

Mühlenbau

Straßenbaumaschinen Dampfwalzen

Die Firma wurde 1875 von den Brüdern W. und J. Scheid in Limburg gegründet. Scheid stellte insbesondere Maschinen für Großmühlen her. Neben dem Mühlenbau war die Fertigung von Dampfwalzen weiterer Produktionsschwerpunkt. Sie wurden seit 1890 als Dreiradwalzen mit üblicher Kessel- und Triebwerksanordnung gebaut. Seit den 20er Jahren (?) baute Scheid auch unterschiedliche Dieselwalzen mit Güldner- und Deutz-Motoren. Scheid betrieb auch ein Mietwalzengeschäft mit seinen eigenen Walzen und später ein Straßenbauunternehmen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890

Beginn des Baus von Dampfwalzen

Bauart: Dreiradwalzen üblicher Konstruktion.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 9 (DW/Dampfwalzen)

Ouellen:

[2.1]

[2.2]

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

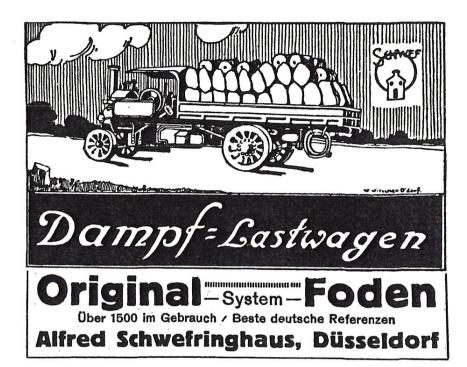


Bild (S-1/10) 3: Anzeige von Schwefringhaus für Dampf-Lastwagen (um 1920)

A. Schwefringhaus

Hersteller-Nr.:

S-1/10

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Alfred Schwefringhaus

Firmensitz: Gründung:

Düsseldorf vor 1900

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Dampflastwagen

Kleine Motorwagen mit Verbrennungsmotoren

Schwefringhaus baute ab 1908 Dampfwagen. Technische Daten von den Fahrzeugen sind nicht bekannt. Sicher ist, dass er Dampflastwagen im Nutzlastbereich von 3 bis 10 Tonnen gebaut hat. Am Anfang waren es vermutlich eigene Konstruktionen.

Um 1913 nahm das Unternehmen die Herstellung kleinere Motorwagen mit Verbrennungsmotoren auf. Sein bekanntester Motorwagen war das "Asdomobil". Ein dreirädriges Fahrzeug mit zwei gelenkten Vorderrädern und einem angetriebenen Hinterrad. Als Antrieb diente ein Einzylinder-Viertaktmotor mit Wasserkühlung.

Schwefringhaus versuchte noch bis in die 30er Jahre Dampfwagen englischer Konstruktion, vornehmlich Lastwagen, auf dem deutschen Markt zu etablieren, ohne großen Erfolg. Er bot die unterschiedlichen Dampf-Lastwagen der Firma Foden Limited, Sandbach, England an. Schwefringhaus hatte die Alleinvertretung von Foden in Deutschland.

Danach versuchte er, Fahrzeuge mit schnell laufenden, modernen Dampfmotoren zu vermarkten. Schwefringhaus erhielt 1945 ein Patent auf diese Erfindung. Aber der Siegeszug der Wagen mit Explosionsmotor hatte schon lange eingesetzt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1908 Beginn der Herstellung von Dampflastwagen (3 bis 10 to)

wahrscheinlich eigener Konstruktion.

Von den Fahrzeugen sind keine weiteren Daten erhalten geblieben.

1920 (?) Vertrieb von Dampf-Lastwagen des englischen Herstellers Foden Limited in

Deutschland. Es ist nicht bekannt, wie viele Lastwagen verkauft werden

konnten.

1945 Entwicklung von dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen mit schnell

laufenden, modernen Dampfmotoren als Antrieb.

Anwendung hoher Dampfdrücke in Verbindung mit Hochleistungs-

Kleindampfkesseln.

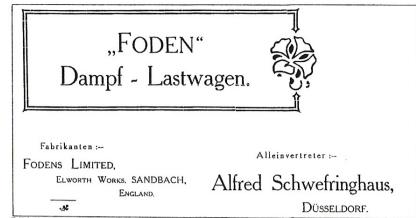


Bild (S-1/10) 1: Titelblatt des Schwefringhaus-Katalogs für "Foden" Dampf-Lastwagen 1920 (?)

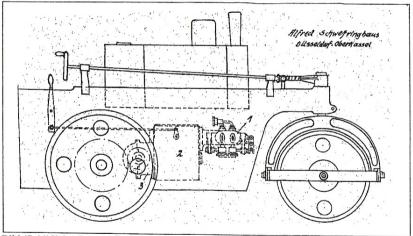


Bild (S-1/10) 2: Patentskizze von Schwefringhaus für eine Dreirad-Dampfwalze mit einem Hochleistungskessel und schnell laufendem Dampfmotor (1945)

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

Ouellen:

[1.2; S. 198]

[1.9; Bd. 1, S. 163]

[1.19; S. 102]

[Katalog: "Foden" Dampflastwagen, A. Schwefringhaus. 1920 (?)]

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

R. A. Smekal

Hersteller-Nr.:

S-1/11

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Raimund August Smekal

Gebr. Smekal (1865), Feuerlöschgeräte-Fabrik

R. A. Smekal GmbH (ab 1918) R. A. Smekal AG (ab 1927)

Firmensitz:

Prag (Österr.-Ungarn)

Gründung: Liquidation: 1865

Produktionsprogramm:

Feuerlöschgeräte aller Art

Feuerspritzen für Handbetrieb Dampfspritzen für Feuerwehren Personenwagen (Marke "Tusieum")

Ein Familienbetrieb bestand schon vor 1865. Die gesamte Unternehmensgeschichte ist durch die Spezialisierung auf Feuerwehrausstattungen und Feuerlöschgeräte gekennzeichnet. Schon 1857 wurde die erste Vierrad-Handfeuerspritze im Handwerksbetrieb von Smekal hergestellt. Ab 1865 wurde das Unternehmen als Feuerlöschgeräte-Fabrik geführt. Seit 1878 ist das Unternehmen in Prag-Smichov ansässig. Smekal hat Anfang der 80er Jahre einige Dampfspritzen für Feuerwehren gebaut. Sie waren vornehmlich in Böhmen im Einsatz. Zur Jahrhundertwende beschäftigte der Betrieb etwa 200 Mitarbeiter.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1880 (?) Bau von Dampfspritzen für den Gespannzug. Leistungsdaten: z. B. Pumpenleistung bis 2000 l/min, Druck 8 at.

Einige Spritzen sind erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 14 (Dampf-Feuerwehr)

Quellen:

[2.1]

[3.15]

[3.9; 2004, H.1, S. 31 ff.]

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

Peter Stoltz, Motorfahrzeugfabrik Deutschland

Hersteller-Nr:

S-1/12

Weitere Nennungen:

H-1/9, M-1/9

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Peter Stoltz

Motorfahrzeugfabrik Deutschland GmbH, Berlin

Peter Stoltz, Technisches Bureau

Firmensitz:

Berlin-Charlottenburg

Gegr.:

1902

Liquidation:

1909 (?)

Produktionsprogramm:

Dampfbetriebene Automobile aller Art nach dem System

"Stoltz"

Dampfautomobile Dampfbusse Dampflastwagen

In der 1902 gegründeten Motorfahrzeugfabrik Deutschland wollte Peter Stoltz seine Ideen von leistungsstarken und wettbewerbsfähigen Dampfwagen umsetzen. Der kompakte Dampferzeuger war bei seinen großen Fahrzeugen generell unter der vorderen Haube untergebracht, die Mehrzylindermaschine lag unter dem Rahmen, meist vor der Hinterachse. Als Brennstoff konnte alle handelsüblichen festen und flüssigen Brennmaterialien eingesetzt werden.

Am 4. Juli 1901 hatte Stoltz ein Patent auf einen Sicherheitsdampferzeuger aus "plattenartig zusammenhängenden Röhren" erhalten. Das war die technische Basis seines Unternehmens. Der Dampferzeuger war, trotz seiner sehr hohen Betriebsdrücke von normal 30 at (belastbar bis 60 at und mehr), "unexplodierbar", wie man damals zu derartigen Einrichtungen sagte. Dieser Dampferzeuger bildete die Grundlage für ein ganzes System von Dampf-Antrieben für Selbstfahrer

1902 wurden die ersten sehr modernen, leichten Dampfautomobile nach dem neuen Patent von Stoltz gebaut. Ein Vergleich mit den Benzinwagen zeigte jedoch die Grenzen seines Konzeptes bei dieser Fahrzeugkategorie und deren Einsatzbedingungen. Stoltz wechselte daraufhin zum Bau von Nutzfahrzeugen.

Interessant ist das Unternehmenskonzept der Motorfahrzeugfabrik "Deutschland". Ein wesentlicher Zweck des Unternehmens war die Entwicklung von dampfgetriebenen Selbstfahrern nach dem Patent von Stoltz, nicht unbedingt deren Herstellung. Die unterschiedlichen Straßenfahrzeuge und Antriebe für Schienenfahrzeuge (Eisenbahn-Motorwagen) wurden von der Motorfahrzeugfabrik bis zur Serienreife entwickelt. Die Konstruktionen wurden dann an Lizenznehmer weitergegeben, die dann die Fahrzeuge und Antriebe mit ihren Mitteln bauten. Das Unternehmen von Stoltz war mehr ein Forschungsund Entwicklungsbetrieb als ein Herstellungsbetrieb.

Ein derartiges Vorgehen war um die Jahrhundertwende durchaus verbreitet, zwar nicht für gesamte Unternehmen, aber bei einzelnen Personen. Es gab eine Vielzahl bekannter Fahrzeugkonstrukteure, die ihre Ideen als Selbstständige entwickelten und sie dann an geeignete Hersteller weitergaben.

1903 wurde die Hauptlizenz für den Bau von Straßenfahrzeugen nach dem Patent von Stoltz an Krupp vergeben, Unterlizenzen nahmen die Eisenwerke Gaggenau und die Hannoversche Maschinenbau AG und weitere Unternehmen im In- und Ausland.

Die Kessel nach dem Patent von Stoltz findet man in vielen weiteren Anwendungsgebieten z. B. bei Eisenbahnfahrzeugen (Eisenbahn-Motorwagen).

Für das Jahr 1909 findet man in den alten Handelsregisterbänden Berlins den Eintrag: Peter Stoltz (Technisches Bureau), Berlin-Charlottenburg. Das lässt darauf schließen, dass sich zu diesem Zeitpunkt die Motorwagenfabrik schon in Liquidation befand und Stoltz nur noch ein Entwicklungsbüro unterhielt.

Auf dem XI. Pariser Salon 1909 stellte Stoltz noch mal ein neues Antriebsaggregat für einen Omnibus aus. Für den Automobilhersteller Tourand & Cie aus Suresnes baute er ein kompaktes Aggregat bestehend aus seinem Sicherheits-Dampferzeuger und einer Zwei-mal-Zwei-Compound-Maschine in V-Form. Ein Dampfbus ist gebaut worden und war einige Zeit in Paris in Betrieb.

Stoltz war danach in leitender Stellung bei der Friedr. Krupp AG im Fahrzeugbau tätig.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1901 Stoltz erhält ein Patent auf einen Sicherheits-Dampferzeuger.

> Der Durchlaufkessel ist aus mehreren Rohrplattensegmenten zusammengesetzt.

Der Normaldruck der Dampferzeuger liegt bei 30 bis 40 at.

Zugelassen ("concessioniert") ist er bis 50 at.

Bei Berstversuchen mit Wasser wurden Schäden erst bei 770 at!!

festgestellt.

1902 Bau des ersten Dampfautomobils "System Stoltz". Hauptdaten:

- Radstand 2400 mm,
- Spurweite 1360 mm,
- Antrieb: Vierzylindermaschine, stehend, in doppelter Compound-Anordnung, vorne unter einer Haube untergebracht,
- Antrieb hinten über Kardanwelle.
- Sicherheitsdampferzeuger hinten, Druck 30 at,
- Petroleumfeuerung.

1903 (1905?) Vergabe der Hauptlizenz zum Bau von Dampflastwagen "System Stoltz" an die Friedr. Krupp AG.

1905 Auf der Germaniawerft der Krupp AG in Kiel werden die ersten Lastwagen gebaut.

1905

Weitere Lizenzen werden an die Firmen:

- Eisenwerke Gaggenau (1906)
- Hannoversche Maschinenbau-Akt.-Ges. (1905)
- Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik, SLM (1906)
- Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik AG ,Raba (1906)
- u.a. Unternehmen in Österreich, Italien und England vergeben.

1909 Rau ei

Bau eines neuen Antriebsaggregats für Tourand & Cie, Suresnes (Frankreich).



PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

- № 136479 -

KLASSE 13 a.

PETER STOLTZ IN BERLIN.

Dampferzeuger aus plattenartig zusammenhängenden Röhren.

Patentirt im Deutschen Reichs vom 4. Juli 1901 ab.

Die Erfindung betrifft einen Dempferzeuger, bei welchem mehrere Gruppen von Röhren derart zu einem Dampferzeuger verbunden sind, dels jede Röhrengruppe an den gemeinsamen Dampfsammelkanal an einer Stelle angeschlossen ist, und besteht darin, dass jede aus dicht neben einander liegenden und plattenartig zusammenhängenden Röhren gebildete Gruppe in der äußeren Wellenform durch mechanische Bearbeitung einer Platte aus schmiedbarem Material bergestellt ist. Dabei können die Röhrengruppen aus Abschnitten von profilirten, mit entsprechend wellenförmiger Außenfläche versehnen gewählten oder gezogenen Schienen gebildet werden. Die neben einander liegenden Röhren, welche unter einander durch Querkanāle verbunden sein müssen, können so hahe neben einander liegen und an den benachberten Längskanten mit so breiten Streifen zusammenhitogen, dass jene Querkanille mittelst Durchbohrung jener Streifen hergestellt werden können und au den Stellen der Ouerkanstle in der Außenform der Röhrenplatten keine besonderen Verstürkungen vorhanden zu sein brauchen, Well bei dem neuen Dampferzenger die Wandungen der Verdampfungsritome und der Querkanale ein Ganzes bilden, können die bisher bei derartigen Dampferzeugern (mit an ihren Enden in den Querkanstlen befestigten Röhren) erforderlichen Verankerungen der Querkanale wegfallen. Auch andere Nachtheile sind vermieden, die durch die Befestigung der Röhren in den Querröhren sich ergeben. Die Röhren

an den benachbarten Stellen eine gemeinsame Wandung haben, so wird das Verziehen derselben vermindert. Die Röhrengruppen lassen sich leicht auswechseln.

Fig. 1 zeigt eine Röhrengruppe in Vorderansicht, Fig. 2 in Oberansicht, Fig. 3 in Seitenansicht. Fig. 4 ist ein Querschnitt nach A-A der Fig. 1 mit theilweise gebohrten Kanilen. Fig. 5 und 6 veranschaußehen senkrechte Querschnitte durch die Röhrengruppe.

Schmite auten die Rohmengouppe.

Durch Schmieden oder Pressen in Gesenken, durch Walzen oder dergl. wird eine Platte in die aus Fig. 1 bis 3 erkennbare Form gebracht, wobei die Röhren a und die Querkanille d und e ihre äußere Gestaltung erhalten haben. Die Röhren a können frei liegen oder an den benachbarten Stellen bei b zusammenhängen. Die Flantschen f an den Enden der Querkanile d und e, sowie die mit Gewinde versehenen Stutzen t zur Zusummenstellung des Dampferzeugers können zugleich mit dem Formstück (Fig. 1) geprußt werden.

Stick (Fig. 1) geprefst werden.

Nach Herstellung des Formstückes (Fig. 1)

werden die neben einander liegenden Röhren a

und die Querkanille a und e durch Ausbohren
hergestellt. Es entstehen dann die Längskanile g,

welche durch die Querkanile ne verbunden sind.
Die Röhren a sind nach Fig. 6 an dem einen

Ende bei w nicht vollständig durchbohrt, so
daß an diesem Ende kein besonderer Ver
schluß erforderlich ist, während am anderen

Ende die Oeffnung v durch eine Verschau
bung m oder dergi, geschlossen wird.

können überdies sehr nahe an einander gerückt werden, wodurch eine große Heistläche anf kleinem Raum erreicht wird. Wenn die Röhren in ihrer ganzen Länge durchbohrt, und in jede

Bild (S-1/12) 1: Patentschrift von Stoltz über seinen Sicherheits-Dampferzeuger vom 4. Juli 1901

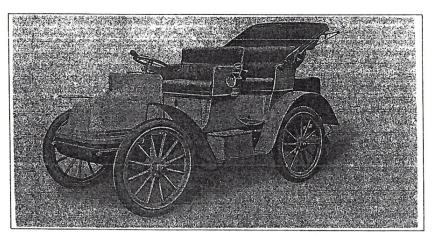


Bild (S-1/12) 2: Dampfmotorwagen, System Stoltz (1902)

Anmerkun

Einige Daten von den Dampflastwagen "System Stoltz", die auf der Germaniawerft von Krupp in Kiel gebaut wurden, sind erhalten geblieben.

- 5-Tonner mit einer Maschinenleistung von 25 PS,
- 6-Tonner mit einer Maschinenleistung von 35 PS.

Anhänger mit 2 bis 4 Tonnen Nutzlast können gezogen werden.

Der Betriebsdruck im Kessel lag bei 50 at. Der Prüfdruck bei kalter Wasserprüfung war 150 at.

Dampftemperatur: 380° C.

Flüssige Heizmaterialien: Petroleum, Spiritus, Gasteeröl, Blauöl.

Feste Heizmaterialien:

Gaskoks, Anthrazitkohle.

Antrieb:

Liegende, doppel wirkende Verbundmaschine mit Ventilsteuerung.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 11 (DLW/Dampflastwagen)

12 (Dampfbus)

13 (Dampf-Automobil)

Ouellen:

[1.2; S. 215], [1.9; Bd. 1, S. 97], [1.99; S. 213]

[2.6; S. 100]

[3.1; 1902, Nr. 46, S. 11 ff.]

[3.2; 1902, Nr.6, S. 19]

[3.3; 1907, Nr. 22, vom 15. Nov. 1907, S,21 ff.]

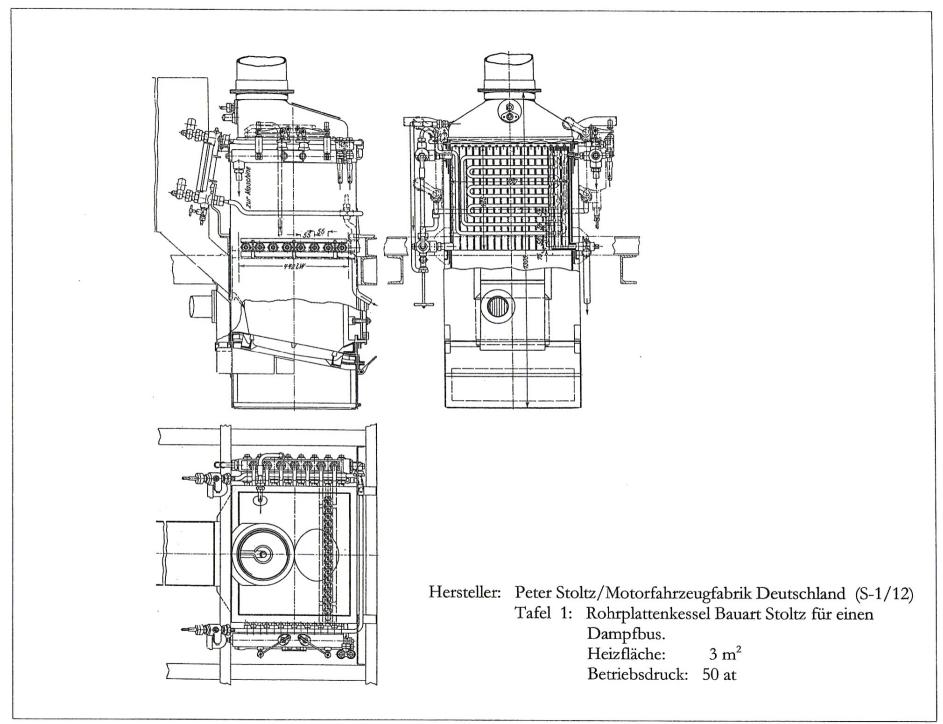
[3.4; 1908; Nr. 51, vom 19. Dez. 1908, S. 2036

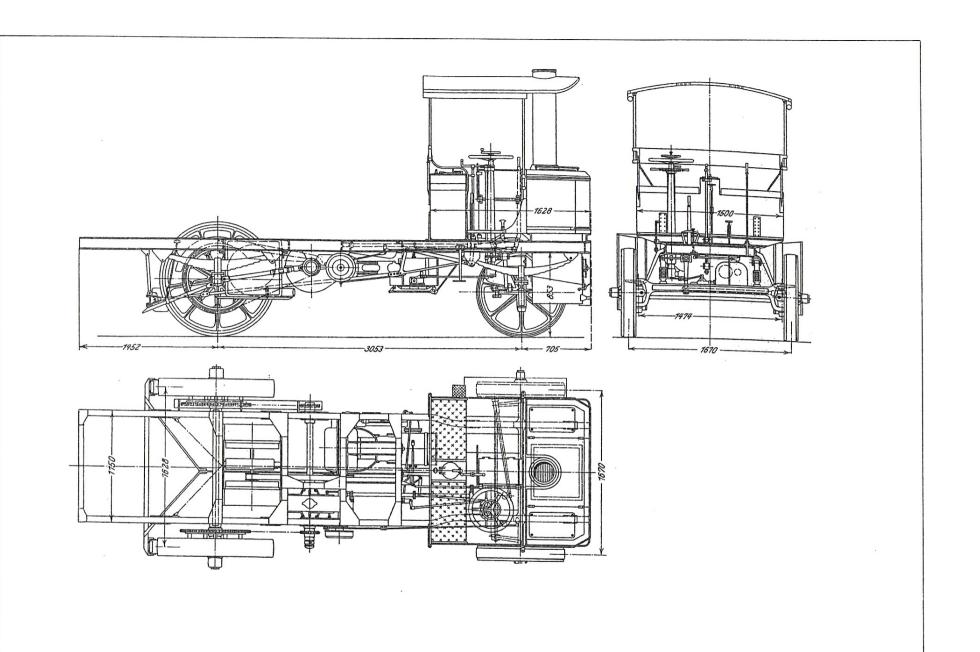
[Deutsches Pat. Nr. 136479 vom 10. Dez. 1902]

[Schweitzer Pat. Nr. 31647 vom 8, Febr. 1904]

[Deutsches Pat. Nr. 148008 vom 8, Febr. 1904]

Eingerichtet:				5/2008
Ergänzungen:	1: 9/08- S. 2, 4. Abs. erg.	2: 12/08- Anmerk. hinzu	3:	
	4:	5:	6:	





Hersteller: Peter Stoltz/Motorfahrzeugfabrik Deutschland (S-1/12) Tafel 2: Fahrgestell des Dampfbusses

Schrantz und Rodriger

Hersteller-Nr.:

S-1/13

Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Schrantz und Rodriger

Firmensitz:

Wien vor 1890

Gründung: Liquidation:

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau Dampfmaschinen Lokomobile

Genaue Angaben zu dem Hersteller liegen zurzeit nicht vor.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1896

Herstellung von Lokomobilen.

Gebaut werden u. a. Einzylindermaschinen mit stehendem Kessel.

Eine Maschine des Herstellers ist erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [2.1]

Eingerichtet:			2/2	007
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

Anmerkung:

Von der Maschinenfabrik Schrantz und Rodriger wurden ab etwa 1890 auch Kesseldampfinaschinen für den Handel und das Kleingewerbe gebaut. Es waren kompakte Maschinen mit Stehkesseln und seitlich angebrachter, hängender Einzylinder-Maschine. Es wurden mehrere Ausführungen hergestellt. Die Leistungen gingen bis etwa 10 PS. Alle Baugruppen und Maschinenaggregate waren auf einer Grundplatte angeordnet. Die Kleindampfinaschinen hatten einen Regulator für die Drehzahleinstellung und Drehzahlhaltung sowie eine Speisepumpe. Als Kessel wurde ein sogenannter "Lachapelle-Kessel" eingesetzt, die damals übliche Bezeichnung für einen Dampfkessel mit Quersiederohren. Ob auch fahrbare Maschinen auf einfachen Rädergestellen gebaut worden sind ist nicht sicher. Ggf. beruhen die nebenstehend erwähnten Lokomobilen des Herstellers auf der hier erwähnten Maschine.

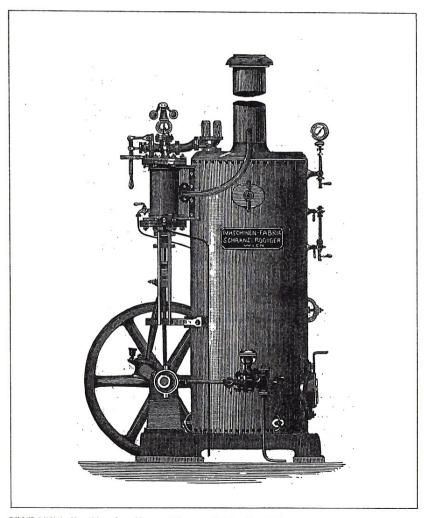


Bild (S-1/13) 1: Kesseldampfmaschine von Schrantz u. Rodriger (um 1890)

Schlick und Nicholson

Hersteller-Nr.:

S-1/14

Weitere Nennungen:

N-1/4

Herstellerangaben:

Name des Herstellers: Maschinenfabrik Schlick und Nicholson

Maschinen-, Waggon- und Schiffbau AG Schlick u.

Nicholson

Firmensitz: Budapest (Österreich-Ungarn)

Gründung: 1912

Liquidation:

Produktionsprogramm: Schwermaschinenbau

Schiffbau Straßenbahnbau

Dampfmaschinen, Dampfturbinen

Dieselmotore

Landmaschinen, Motorpflüge (Tragpflüge)

Lokomobilen

Das 1912 gegründete Unternehmen entstand durch den Zusammenschluss von "Nicholson & Co" (N-1/4) und der 1850 gegründeten "Maschinenwerkstatt von Ignaz Schlick". "Schlick und Nicholson" bauten in erster Linie Großmaschinen, u.a. Dampfmaschinen aller Größen und Bauarten, Dampfturbinen und Landmaschinen. Um 1880 (?) wurde der Bau von Straßenbahnen und Waggons für Eisenbahnen in das Fertigungsprogramm mit aufgenommen. "Schlick und Nicholson" nahmen in den 90er Jahren (?) auch den Bau von Binnenschiffen mit Dampfantrieb auf. Lokomobilen in üblicher Bauart kamen nach der Jahrhundertwende hinzu.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1900 (??) Beginn des Baus von fahrbaren Lokomobilen.

1912 Herstellung von Pfluglokomotiven für das Zweimaschinensystem,

Bauart "Gibás".

Ein Maschinensatz ist 1913 bei dem großen Motorpflugwettbewerb in Galánta bei Pressburg vorgeführt worden. Beim "Gibás"-System sind, anders als bei herkömmlichen Zweimaschinensystemen, beide Pfluglokomotiven gleichzeitig im Einsatz. Das "Gibás"-System war seinerzeit eines der leistungsstärkste Bodenbearbeitungssysteme. Die vorgeführten Maschinen

besaßen als Antrieb Explosionsmotoren. Es ist nicht sicher, ob Schlick und Nicholson auch Pfluglokomotiven mit Dampfantrieb gebaut haben.

1916 (?) Bau von Lokomobilen üblicher Konstruktion.

Meist Einzylindermaschinen.

Von den Lokomobilen des Herstellers sind 2 Maschinen erhalten geblieben.

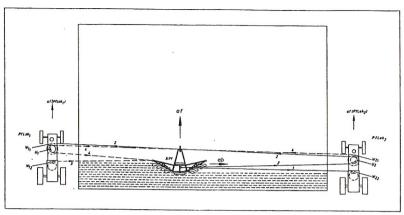


Bild (S-1/14) 1: Das Prinzip des "Gibás"-Zweimaschinensystem für die Bodenbearbeitung

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[1.47]

[2.1]

[2.3]

[3.3; 1913, 11. Jg., Nr. 19, S. 225 ff.]

Eingerichtet:			4/200
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Süddeutsche Automobilfabrik

Hersteller-Nr.:

S-1/15

Weitere Nennungen:

E-1/4; S-1/12

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Süddeutsche Automobilfabrik GmbH, SAF, (ab 1905)

Bergmann Industriewerke GmbH (1893) Murgtaler Eisenwerke Gaggenau (1889) Eisenwerke Gaggenau Akt.-Ges. (1888)

Firmensitz:

Gaggenau 1905

Gegr.: Liquidation:

1910 (Übernahme durch die Automobilfabrik

Benz & Cie)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Landwirtschaftliche Maschinen, Dampfmaschinen (?)

Dampflastwagen, Dampfbusse (?)

Omnibusse, Automobile

Die Süddeutsche Automobilfabrik wurde 1905 von Georg Wiss gegründet. Das Vorgängerunternehmen, das 1893 von Theodor Bergmann ins Leben gerufene Bergmann'sche Industriewerk, baute ebenfalls Automobile. Am Anfang wurden bei Bergmann Motorwagen mit Verbrennungsmotoren für den Personenverkehr gebaut. Ab 1900 verlagerte sich der Schwerpunkt immer mehr zur Herstellung von Nutzfahrzeugen. 1904 wurde der erste Lastwagen vorgestellt, 1905 folgten Omnibusse. Ausgestattet waren alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Georg Wiss übernahm das Unternehmen 1905 und konzentrierte sich auf den Bau von Großraum-Omnibussen und anderen Nutzfahrzeugen. Ab 1907 sind auch Militärfahrzeuge mit 5 Tonnen Nutzlast gebaut worden.

1905 erwarb die Süddeutsche Automobilfabrik (SAF) von der Friedr. Krupp AG eine Unterlizenz zum Bau von Dampflastwagen nach dem System "Stoltz". Ob die Lizenz genutzt worden ist, kann mit abschließender Sicherheit nicht gesagt werden. Es gibt Hinweise darauf, dass um 1908 einige Wagen hergestellt wurden. Eine größere Bedeutung hat die Produktion von Dampfwagen bei der SAF nicht besessen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1908 (?) Bau von Dampflastwagen nach dem System von Peter Stoltz, Berlin.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 11 (Dampflastwagen)

Quellen:

[1.9; Bd. 1. S. 174]

[1.12; S. 108 ff.]

[3.2; 1907, H. 9, S. 218/ H. 36, S. 42/H. 48, S. 60)]

Eingerichtet:			4/200
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

SLM

Hersteller-Nr.:

S-1/16

Weitere Nennungen: S-1/12, M-1/9, H-1/9

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

SLM

Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik AG

Firmensitz:

Winterthur (Schweiz)

Gründung: Liquidation: 1871

1961 (Fusion mit der Sulzer AG)

Produktionsprogramm:

Schwermaschinenbau

Lokomotiven

Dampfwalzen, Dampfschlepper (?) Dampflastwagen (System "Stoltz")

Automobile

Die SLM wurde 1871 von Charles Brown als Lokomotivfabrik gegründet. Am Anfang baute das Unternehmen Lokomotiven, die speziell für den Betrieb in der Schweiz zugeschnitten waren. Die erste Lokomotive wurde 1873 fertig gestellt. Es war eine Maschine mit Zahnradantrieb für die Rigibahn. Im Laufe der Jahre wurde ein ganzes Programm verschiedener Lokomotivtypen entwickelt und man expandierte rasch. 1896 verließ bei der SLM schon die 1000ste Lokomotive das Werk. Das Unternehmen war zum größten Schweizer Lokomotivhersteller geworden. In Zusammenarbeit mit BBC, Oerlikon und anderen schweizerischen Herstellern hatte man sich erfolgreich auf leistungsstarke elektrische Lokomotiven konzentriert. Die Produktion umfasste aber nicht nur Lokomotiven, es wurden jetzt auch Groß-Motoren, Pumpen, Industrieanlagen, Kraftwerksanlagen u.a.m. hergestellt. Ab den 80er Jahren sind bei der SLM auch schwere Selbstfahrer für den schienenlosen Betrieb gebaut worden, u.a. Dampfwalzen und ein dreirädriger Dampfwagen. Die SLM stellte auch Fahrzeuge mit Explosionsmotor her. 1886 wurde der erste Wagen fertig gestellt. 1899 begann man mit dem Bau leichterer Motorwagen (Automobilwagen). Die offenen Fahrzeuge hatten Platz für vier Personen. Ein vorne eingebauter Einzylindermotor trieb über ein in der Fahrzeugmitte liegendes Getriebe mit Differential über Kettentriebe die Hinterräder an. Über Versuche ist der Motorwagen vermutlich nicht hinaus gekommen. 1906 wurde die Fertigung von Dampflastwagen aufgenommen. Nach dem Patenten von Peter Stoltz, Berlin (siehe S-1/12) wurden in Lizenz Lastwagen mit Nutzlasten von 3,5 und 5 Tonnen in geringen Stückzahlen gebaut. 1924 begann die SLM mit dem Bau sehr eigenständiger Lastwagen mit Explosionsmotoren und Frontantrieb.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1884

Bau von Dampfwalzen mit liegenden Zweizyl.-Maschinen und Lokomotivkesseln.

L'ORUMOTIVACS

1886

Herstellung eines dreirädrigen Dampfwagens (Prototyp eines Automobils). Antrieb durch eine liegende Zwillingsmaschine. Leistung etwa 2 PS. Das Fahrzeug ist nachweislich vom Direktor der SLM, Charles Brown, gefahren worden. Aufnahme der Fertigung von Dampflastwagen nach dem "System Stoltz". Es werden zwei Ausführungen gebaut. Zum einen leichtere Dampflastwagen mit einer Nutzlast von 3,5 Tonnen und größere mit einer Nutzlast von 5 Tonnen. Die Fahrzeuge haben den typischen, vorne liegenden Sicherheitsverdampfer in Rohrplattenbauweise und eine unter dem Rahmen vor der Hinterachse liegende mehrzylindrige Dampfmaschine. Die Fahrgeschwindigkeit (beladen) beträgt 15 km/h. Leergewicht des großen Lastwagens: 4,3 Tonnen.

1922 (?)

Bau von außergewöhnlichen Dampfwalzen mit kurzem, hoch gesetztem Lokomotivkessel und unter dem Kessel liegenden Dampfmaschine. Die vordere Walze wird in einem verlängerten Hilfsrahmen abgestützt.

Antrieb: Zwillingsmaschine. Walzengewicht: 14 Tonnen.

Der Dampfwagen von 1886 ist noch vorhanden.

Zwei Dampfwalzen der SLM sind ebenfalls erhalten geblieben.

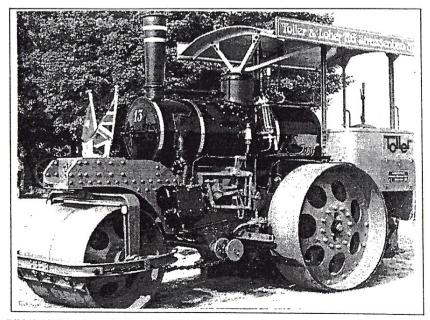


Bild (S-1/16) 1: Dampfwalze der SLM (1923)

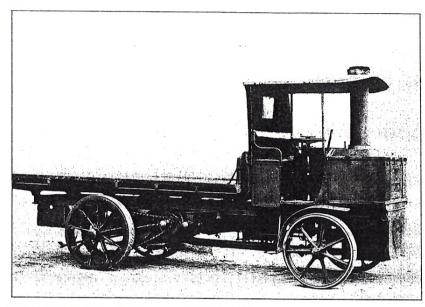


Bild (S-1/16) 2: Dampflastwagen "System Stoltz" (1906) Nutzlast 3,5 to mit einfacher Ladeplattform

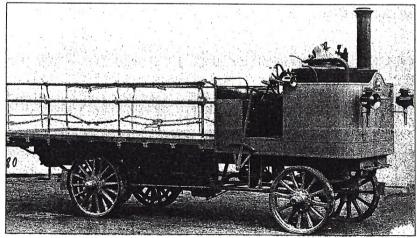


Bild (S-1/16) 3: Dampflastwagen "System Stoltz" (1906) Nutzlast 5 to, offene Ausführung als Bierfass-Transportwagen Leergewicht 4,3 to, Fahrgeschwindigkeit 15 km/h

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 9 (DW/Dampfwalze) 11 (DLW/Dampflastwagen)

Quellen:

[2.1] [2.8] [1.7, S. 214] [3.8; 1993, H. 3, S. 8]

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

Simmering

Hersteller-Nr.:

S-1/17

Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Simmering

Simmerringer Maschinen- und Waggonbau AG

Firmensitz:

Wien-Simmering (ab 1852)

Gründung: Liquidation: 1831

1

1940 Zusammenschluss zur Simmering Graz Pauker AG

1945 (Zerstörung der Werke, Neuaufbau)

Produktionsprogramm:

Lokomotiven, Triebwagen, Waggonbau Anlagenbau zur Zuckerfabrikation Dampfmaschinen, Dampfkessel

Dampfwalzen

Das Unternehmen wurde 1831 ursprünglich von Heinrich Daniel Schmid als Fabrik zur Herstellung von Waagen in Wien-Leopoldstadt gegründet. Nach einigen Jahren erweiterte man die Produktion um Dampfmaschinen und Anlagen für die Zuckerfabrikation. Ab 1846 kam dann der Eisenbahn-Waggonbau hinzu. 1852 wurde der Betrieb nach Wien-Simmering verlagert. Der Waggonbau war mittlerweile zum Schwerpunkt der Produktion geworden. In der folgenden Zeit wurde das Produktionsspektrum stark ausgeweitet. Das Unternehmen wurde zu einem der großen Industriebetriebe Wiens. Zu Beginn der 20er Jahre nahm man den Bau von Dampfwalzen auf.

Die "Simmeringer Maschinen- und Waggonbau AG" übernahm 1934 die "Grazer Waggonund Maschinenfabrik AG", die seit der Jahrhundertwende auch Motoren nach den Patenten von Diesel und verschiedene Motorwagen mit Verbrennungsmotoren gebaut hatte.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1920 (??)

Beginn das Baus von Dampfwalzen.

1928

Serienherstellung von Dampfwalzen.

Antrieb: Zweizylinder-Verbundmaschinen (Kurbelwelle doppelt

gekrönft).

Dampfdrücke bis 12 at. Walzengewicht bis 16 to.

Zwei Dampfwalzen von "Simmering" sind erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 9 (DW/Dampfwalze)

Quellen:

[1.11]

[2.1]

Eingerichtet:			9/200	07
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

Staatliche Lokomotivwerke Budapest

Hersteller-Nr.:

S-1/18

Weitere Nennungen:

Herstellerdaten:

Firmenbez.:

Staatliche Lokomotivwerke Budapest

Firmensitz:

Staatliche Lokomotivfabriken Budapest (?) Budapest (Österreich-Ungarn)

Gegr.:

vor 1870

Liquidation:

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Lokomotiven

Eisenbahn-Motorwagen Dampfmaschinen Lokomobilen

Der Hersteller war vornehmlich im Lokomotiv- und Waggonbau tätig und einer der großen Hersteller in der k.u.k.-Monarchie. Der Bau von Lokomobilen spielte im Unternehmen eine untergeordnete Rolle.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1907 (?) Bau von fahrbaren Lokomobilen für Antriebszwecke in der Landwirtschaft.

Zumeist Einzyl.-Maschinen mit Lokomotivkessel (Drücke bis 12 at). Gewichte um 3-4 to.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[2.1]

[3.8; 2000, Heft 1]

Eingerichtet:			8/200	07
Ergänzungen:	1:	2:	3:	_
	4:	5:	6:	

Sächsische Maschinenfahrik

Hersteller-Nr.:

S-1/19

Weitere Nennungen: H-1/11

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Sächschische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann

(ab 1898)

Sächsische Maschinenfabrik AG (ab 1870)

Götze & Hartmann (ab 1837)

Firmensitz:

Chemnitz

Gründung:

1837

Liquidation:

1930 (Aufteilung in unterschiedliche Geschäftsbereiche)

Produktionsprogramm:

Spinnmaschinen, Textilmaschinen Lokomotiven, Dampfmaschinen Turbinen, Mühleneinrichtungen Dampfschlepper, Dampfwalzen (?)

Das Unternehmen wurde 1837 von Richard Hartmann und August Götze in Chemnitz gegründet (siehe hierzu H-1/11). Die Reparatur und später der Bau von Spinnmaschinen standen am Anfang. Den Bau von Lokomotiven, unter der Firmenleitung von Hartmann, nahm der Betrieb 1848 auf. 1855 kam der Bau von Turbinen und Mühleneinrichtungen hinzu. In den Gründerjahren stellte man den Betrieb auf eine breitere finanzielle Basis. Im Zuge der Überführung in eine Aktiengesellschaft firmierte man ab 1870 unter "Sächsische Maschinenfabrik AG". Ab 1898 kam der Zusatz "vorm. Richard Hartmann" hinzu. Straßenlokomotiven (Dampfschlepper) hat die Sächsische Maschinenfabrik nur kurze Zeit

gebaut. Zu Beginn des 1. Weltkrieges konnte der Bedarf an Dampfschleppern, der "Einheits-Straßenlokomotive Bauart Kemna", für das deutsche Heer nur schwer gedeckt werden. Die notwendigen Produktionskapazitäten wurden in Betrieben mit in etwa geeigneten Fertigungsmöglichkeiten gesucht. Die Sächsische Maschinenfabrik besaß diese Kapazitäten.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1914 (?) Beginn des Baus der Einheits-Straßenlokomotive Bauart Kemna, Typ EM, für das Deutsche Heer. Maschine: Heißdampf-Zwillingsausführung. Die Chemnitzer Maschinenfabrik baute 83 Straßenlokomotiven.

1918 (?) Herstellung von Dampfwalzen auf Basis der Einheits-Straßenlokomotive (?) Der Bau wurde 1929 eingestellt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 2 (DS/Dampfschlepper), 9 (Dampfwalze (?))

Quellen:

[1.47], [1.48], [1.145]

[3.8; 1995, H.1, S. 25 und 1997, H. 2, S. 21 ff]

[3.16; 2003, H. 2, S. 51]

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

A	Stig	ler
7.	oug	ICI

Hersteller-Nr.:

S-1/20

Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:

A. Stigler

Wohnort:

München (?), Mailand

Geb.:

Gest.: Eltern:

Ausbildung:

Civil-Ingenieur

Von dem Erfinder sind keine weiteren biographischen Daten bekannt. Stigler entwickelte in den 60er Jahren eine neuartige, fahrbare Lokomobile ohne Kurbeltrieb. Er ersetzte den Kurbeltrieb durch eine so genannte "Schleife". Der restliche Aufbau der Lokomobile entsprach der üblichen Konstruktion mit liegendem Lokomotivkessel und aufgesattelter Maschine.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1865

Entwicklung und Bau von Lokomobilen mit Schleifengetriebe.

Leistung der Maschine: 7 PS.

Die Vorteile der Bauweise lagen in dem stabilen und einfachen Aufbau. Durch den geringen Abstand zwischen Zylinder und Schwungradachse konnte der gesamte Antrieb, einschließlich Dampfdom, in einem einzigen Gussteil untergebracht werden.

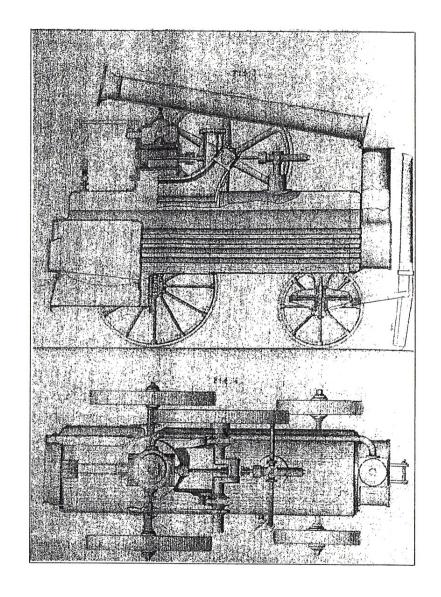
Lange Pleuelstangen und Kreuzkopfführungen entfielen.

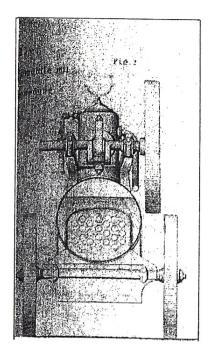
Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

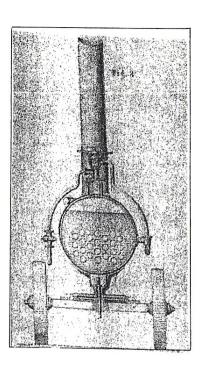
Ouellen:

[3.4; 1865, 10.Jg., Bd. X, S. 53 ff.]

Eingerichtet:			10/2007
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:







Hersteller: A. Stigler (S-1/20)
Tafel 1: Lokomobile mit Schleifengetriebe (1865)

J. Stumpf

Hersteller-Nr.:

S-1/21

Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:

Johann Stumpf

Wohnort:

Berlin

Geb.:

Gest.:

Eltern:

Ausbildung:

Es sind keine weiteren biographischen Angaben zu dem Erfinder bekannt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1921

Stumpf erhält ein Patent auf einen Dampfkraftwagen mit einem Einzelantrieb der beiden Antriebsräder.

Die jeweiligen Halbachsen der Antriebsräder sind als Kurbelwellen ausgebildet und in der Wagenmitte gelenkig miteinander verbunden. Die Halbachsen (mit den Kurbelwellen) sind gefedert.

Die große Masse der Zylinder u.ä. ist fest mit den Chassis verbunden.

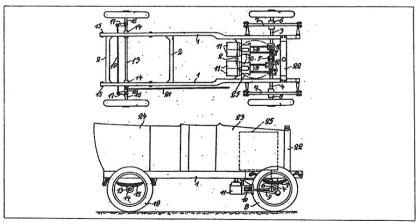


Bild (S-1/21) 1: Prinzipskizze des Wagens und des Antriebs (1921)

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

Quellen: [Pat.-Nr. 332301 vom 28.1.1921]

Eingerichtet:			6/200
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

$\boldsymbol{\alpha}$	•	
•	₽ 11	1.0
O	CII	LZ.

Hersteller-Nr.:

S-1/22

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Seitz

Firmensitz:

Stuttgart-Canstatt

Gründung: Liquidation:

Produktionsprogramm:

Nicht näher bekannt.

Lokomobile Dampfwalzen

Zu dem Hersteller sind keine weiteren Angaben vorhanden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

(?) Bau von Lokomobilen.

1913

Beginn mit dem Bau von Dampfwalzen.

Antrieb durch Einzylindermaschinen. Dampfdrücke um 12 at.

Walzengewicht bis 15 Tonnen.

Eine Dampfwalze des Herstellers ist erhalten geblieben.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 9 (DW/Dampfwalze)

Quellen:

[2.1]

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

C. Spatzier

Hersteller-Nr.:

S-1/23

Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

C. Spatzier

Maschinenfabrik von C. Spatzier

Firmensitz: Gründung:

Berlin SO. vor 1860

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Dampfmaschinen Lokomobile

Informationen zur Gründung, zum genauen Produktionsprogramm und zur Liquidation des Unternehmens sind nicht bekannt. Der Betrieb hatte seinen Standort in Berlin an der Muskauer Str. Spatzier baute in den 60er Jahren u.a. kleinere Lokomobilen mit liegendem Kessel besonderer Bauart. Der äußere Kesselmantel bestand aus zwei zylindrischen Teilen, dem langgestreckten Rauchrohrteil und einen zylindrischen Feuerbüchsenteil mit großem Durchmesser. Der Innenteil des Kessels war ausziehbar, der hintere Abschlussdeckel des Kessels war verschraubt. Das erleichterte die Entfernung von Kesselstein und anderen Rückständen. Wahrscheinlich war das Unternehmen nur einige Jahre tätig. In den zeitgenössischen Quellen taucht es in den 80er Jahren nicht mehr auf.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862 (?)

Aufnahme des Baus von fahrbaren Lokomobilen.

Gebaut werden Einzylindermaschinen mit Leistungen von 8 PS mit

(vermutlich) Kolbenschiebersteuerung.

Der liegende Lokomobilenkessel besitzt eine zylindrische Feuerbüchse und die innere Baugruppe des Kessels kann herausgezogen werden.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [1.90]

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

Starke & Hoffmann

Hersteller-Nr.:

S-1/24

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Starke & Hoffmann

Firmensitz:

Hirschberg

Gründung: Liquidation: um 1862 (?)

Produktionsprogramm:

Allgemeiner Maschinenbau

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Halblokomobile Lokomobile

Es sind keine weiteren Informationen zu dem Hersteller vorhanden. Einige Maschinen von Starke & Hoffmann wurden ab den 60er Jahren auf verschiedenen Ausstellungen und Maschinenmessen präsentiert und im Betrieb vorgeführt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862 (?)

Herstellung von Lokomobilen mit Triebwerken, bei denen die

Kolbenstange feststeht und sich der Zylinder bewegt.

Dampfverteilung durch ein im vorderen Kolbenstangenrohr drehbar

gelagertes "Hahnrohr".

Einzylindermaschine, Leistung bis 16 PS.

Ob auch Mehrzylindermaschinen für höhere Leistungen gebaut

worden sind, ist nicht sicher.

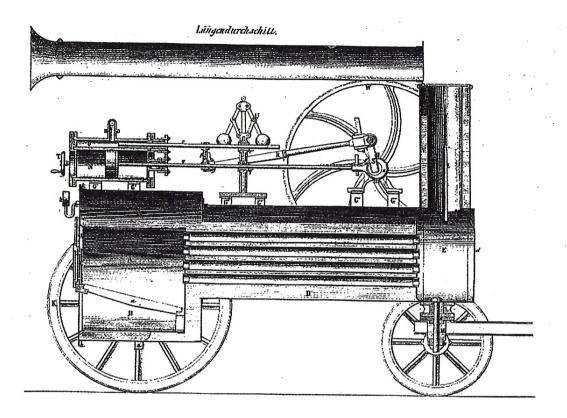
Maschinen des Herstellers sind nicht erhalten geblieben.

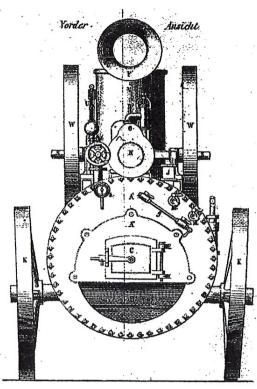
Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Ouellen:

[3.4; 1869, Bd. XIII, H. 11, . 679]

Eingerichtet:			3/200	08
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	





Hersteller: C. Spatzier (S-1/23)

Tafel 1: Zeichnung der Lokomobile von 1862

(Längsschnitt und Vorderansicht)

Adolf Schöche

Hersteller-Nr.:

S-1/25

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Adolf Schöche

Firmensitz:

Erste Dresdner Velociped-Fabrik

Dresden-Neustadt

Gründung:

um 1840 (?) als Schmiedewerkstatt

1878/79 als Velociped-Fabrik

1889 Fahrradfabrik Schöche & Zscheile

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Velocipeds (Hochräder u. a.)

Dampfwagen

Adolf Schöche (1856 - 1938 (?)) war, wie sein Vater, Schmiedemeister. Die Familie betrieb in Dresden-Neustadt eine Schmiede und Schlosserwerkstatt. Nach dem Tode des Vaters übernahm Adolf Schöche die Schmiedewerkstatt und baute sie zu einer kleinen Fabrik für Velocipeds aus. Im Jahr 1889 nahm Schöche einen Kompagnon in den Betrieb auf.

Schöche war seiner Zeit fasziniert von den neuesten Entwicklungen auf allen Gebieten der Technik. Insbesondere die Möglichkeiten zum Einsatz der Dampfmaschine als Antrieb in Straßenfahrzeugen fand sein Interesse. Er eignete sich das notwendige zusätzliche Wissen durch private Studien und praktische Tätigkeiten bei verschiedenen Mechanikern an. Mit 18 baute er seine erste kleine Dampfmaschine. Der Bau eines kleinen Dampfkessels bekannter Bauart für den Einsatz in der Schmiede folgte. 1892 wagte er sich an den Bau eines Dampfkessels eigener Konstruktion heran. Der Kessel hatte ein sehr geringes Wasservolumen und eine sehr kleine Feuerbüchse. Nach üblichem Sprachgebrauch könnte man ihn als Schnellverdampfer oder Blitzkessel bezeichnen. Diese Kesselkonstruktion bildete die Basis für den späteren Dampfwagen.

Schöche stellte seinen Dampfwagen 1895 fertig. Es war ein kleiner, kutschenähnlicher, vierrädriger Wagen in der Bauweise eines Victoria-Cabriolets. Die Antriebsmaschine war hinten unter dem Sitz platziert. Vorne im Fahrzeug befanden sich zwei Stehkessel eigener Konstruktion. Sie waren nebeneinander angeordnet. Gefeuert wurde mit Petroleum. Der spezielle Petroleumvergaser war eine Erfindung von Schöche. Auch die Räder wiesen einige Besonderheiten auf. Zwischen den eisernen Radreifen waren preiswerte Holzeinlagen eingelegt. Das dämpste die Fahrbahnstöße und durch den äußeren Eisenreifen war der Verschleiß gering. Die Radnaben waren so ausgelegt, dass beim Bruch einer Speiche mit einfachen Mitteln das schadhafte Stück rasch ausgewechselt werden konnte. Der Abdampf wurde über einen Kondensator in den Wasserbehälter zurück geführt. In dem Wagen steckte eine 13jährige Arbeit. Das Fahrzeug war handwerklich äußerst solide und durchdacht ausgeführt. Bis 1910, fast 15 Jahre lang, wurden mit dem Dampfwagen Fahrten in Dresden und der näheren Umgebung durchgeführt.

Die weiteren Pläne, beispielsweise der Bau von dampfgetriebenen Zugmaschinen, konnte Schöche nicht mehr verwirklichen. Die Velociped-Fabrik erforderte seinen ganzen Einsatz.

Der Dampfwagen von Schöche kam 1936 noch einmal zu Ehren. Auf der großen Berliner Automobil- und Motorradausstellung wurden auf einem Ehrenhof die Fahrzeuge der wichtigsten einheimischen Kraftfahrzeugpioniere ausgestellt. Neben den Wagen von Daimler.

Benz und anderen Größen stand auch der Dampfwagen von Adolf Schöche. In den Presseartikeln zur Ausstellung wurde Adolf Schöche als ein vergessener Dresdner Pionier des Kraftfahrzeugbaus gewürdigt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1895

Fertigstellung eines kleinen Dampfwagens zur Personenbeförderung.

Das Victoria-Cabriolet hat Platz für 2 bis 3 Personen. Antrieb: Verbundmaschine hinten unter der Sitzbank.

Leistung 4 PS.

Kettentrieb (mit Differential) auf die hintere Achse.

Vorne zwei stehende, schnellverdampfende Kessel mit

Petroleumfeuerung.

Dampfdruck: 18 at.

Das Fahrzeug von Schöche ist im Original erhalten geblieben. Das ist hierzulande ein außerordentlicher Glücksfall, da der Wert sehr vieler technikgeschichtlich interessanter Objekte seinerzeit nicht erkannt worden ist. Der Wagen ist im Besitz des Deutschen Museums in München und im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellt.

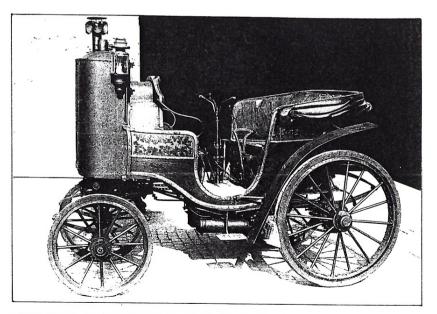


Bild (S-1/25) 1: Der Dampfwagen von Adolf Schöche in der Seitenansicht (1895)



Bild (S-1/25) 2: Der Dampfwagen schräg von vorne mit hochgeklapptem Halbverdeck (1895)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 13 (DA/Dampf-AutomobilL)

Quellen:

[Dresdner Nachrichten vom 29. Juni 1907, S. 9]
[Dresdner Nachrichten vom 11. Februar 1936, S. 6]
[Alle Bilder und Informationen: Archiv von Erik Eckermann/AutoHistorica, Seeshaupt] [1.132; S. 131]

Eingerichtet:			12/2008
Ergänzungen:	1: 4/2010.Text S.30.1 erg	2: 9/2014: T. u.B. geänd.	3.
	4:	5:	6.

Sievers & Comp.

Hersteller-Nr.:

S-1/26

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Sievers & Comp.

Maschinenfabrik Sievers & Comp.

Firmensitz:

Kalk bei Deutz (am Rhein)

Gründung: Liquidation: um 1860 (?)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Stationäre Dampfmaschinen und Dampfkessel aller Art

Wandmaschinen

Transportable Dampfmaschinen

Stationäre Lokomobilen (Halblokomobilen)

Fahrbare Lokomobilen

Einzelheiten zu dem Hersteller müssen noch recherchiert werden. Sievers & Comp. bauten bis Ende des 19. Jahrhunderts ein großes Spektrum an unterschiedlichen Dampfmaschinen. Es waren vornehmlich Maschinen sehr kleiner und kleiner Leistung, u.a. auch Maschinen mit Wandbefestigung. Die kleinsten Werkstatt und Wandmaschinen hatten nur 2 PS. Sie dienten zum Antrieb von Arbeitsgeräten im Handwerk, Handel und Gewerbe sowie in Haushalten. Die Leistungen bei den größeren transportablen und fahrbaren Maschinen gingen bis 30 PS. Die stationären Maschinen wurden bis zu einer Leistung von 200 PS gebaut. Es ist nicht bekannt, ob alle Maschinen Eigenkonstruktionen waren.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862 (?) Beginn der Herstellung von fahrbaren Lokomobilen. Leistungen: anfänglich 1/2 bis 10 PS; später bis 30 PS. Bauart: Maschinen mit vertikalem Kessel und seitlicher, vertikaler Maschine auf einfachem Rädergestell.

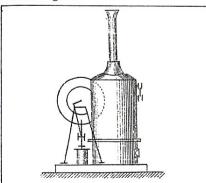


Bild (S-1/26) 1: Prinzipielles Anordnungsschema der Baugruppen bei den Maschinen von Siebert & Comp.

Transportable Dampfmaschinen
für kleinen Werkstatts- und Fabrikbetrieb, 2, 4, 6, 10, 15, 20 Pferdekraft.

Fahrbare Dampfmaschinen, Locomobilen,

4, 6, 10, 15, 20-30 Pferdekraft, und

Stationäre Dampfmaschinen,

horizontaler und vertikaler Construction, von 2 bis 200 Pfdkr. Wandmaschinen von 2 bis 20 Pfdkr.

liefern :

SIEVERS & COMP., Maschinenfabrik in Kalk bei Deutz am Rhein.

Bild (S-1/26) 2: Werbeanzeige von Sievers & Comp. (1869)

Unsere Cokonobilen mit siehenden Acsseln nuterscheiden sich vortseishost von andern ähnlichen dadurch, das die Masselnen nicht an den Acssel angedracht ist, sondern das beide, Acssel nut Ma-schine, auf einem gemeinschaftlichen sollden Kundamentrahmen ge-

ramit fehen.
Die ungleiche Ausbehung von Schmickerijen und Guschien.
Die ungleiche Ausbehung von Schmickerijen und Guschien.
Die ungleiche Ausbehung von Schmickerijen und Guschien.
Eristung der Nachtinen beren rolden Serfolfeiß und den großen Schmickerenung verschunden. Sie find außerden mit 2 Sicherheitsventiften, 2 Wassenverschund ber frankosten und Schwiedenen und Ausgehungen von Abendeunen und internachten und Kontrol-Nanonneter und einen Abendeunen und kontrol-Nanonneter und einen auf sieder-Nanoneter und einen Abendeunen und kontrol-Nanonneter und eine nach feder-Nanoneter und kontrol-Nanonneter und eine nach feder-Ananoneter und einen aus gestellt und nur auf sieden der eine der eine der Verlehren.
Auch und die der Felkungerung der Daumpf- und Spelleröhren.
Die Nachsine folgte.

Die Nachsine folgte.

1 1 1/2 Pierbefraft Thie 400.

1000. 1100. VII

Bild (S-1/26) 3: Auszug aus einem Preis-Courant des Herstellers aus dem Jahr 1863

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[3.5; 1869, Anzeigenteil] [1.114; 1865; Heft 3; S. 113 ff.]

Eingerichtet:			3/2009
Ergänzungen:	1: 10/12- Text u. B. erg.	2:	3:
	4:	5:	6:

Scharrer & Gross

Hersteller-Nr.:

S-1/27

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Scharrer & Gross

Maschinenfabrik, Eisengießerei und Kesselschmiede

Firmensitz:

Nürnberg

Gründung: Liquidation: um 1866 (?)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Stationäre Dampfmaschinen, Dampfkessel

Dampfmotoren

Lokomobile, fahrbare Dampfmaschinen bzw. Dampfmotoren

Das Unternehmen geht auf die 1866 gegründete Maschinenfabrik Scharrer & Co. in Nürnberg zurück. Inhaber der Firma war Georg Scharrer. Der kleine Betrieb stellt u.a. Landmaschinen, vornehmlich Göpel- und Handdreschmaschinen her. Scharrer stellte seine Maschinen auf der Wiener Weltausstellung 1871 aus. 1887 (?) trat Oskar Gross als Teilhaber in die Firma ein. Das Unternehmen nannte sich danach "Scharrer & Gross".

"Scharrer & Gross" waren spezialisiert auf Dampfmaschinen unterschiedlicher Ausführung im unteren Leistungsbereich. Einzelne Maschinen wurden aber auch mit Leistungen bis etwa 200 PS gebaut. Der Hersteller fertigte auch kompakte Dampfmotoren eigener Konstruktion mit liegenden Zylindern für unterschiedliche gewerbliche Anwendungen. Die Maschinen von "Scharrer & Gross" wurden auf vielen Gewerbeausstellungen ausgestellt, geprüft und mehrfach ausgezeichnet.

Der Hersteller baute auch fahrbare Dampfmaschinen (fahrbaren Lokomobilen). Es wurden zwei Ausführungen ausgeführt: Maschinen mit Lokomotivkesseln als Basis und kompakte Maschinen mit stehenden Kesseln und seitlichem Dampfmotoren. Die letztgenannten wurden wahrscheinlich auf einfachen Rädergestellen montiert geliefert. Die Maschinen wurden über einen längeren Zeitraum (20 (?) Jahre) gebaut.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1872 (?) Beginn der Fertigung von fahrbaren Lokomobilen.

Bauarten: vermutlich Einzylindermaschinen mit Stehkesseln sowie Lokomobilen mit Lokomotivkesseln und aufgesattelter Maschine.

Dampfdrücke bis 6 at.

Leistungen im Allgemeinen unter 10 PS (max. bis 30 PS).

1880 (?) Herstellung von Dampfmotoren eigener Konstruktion auf Rädergestellen. Bauart: Stehkessel mit unten liegender, horizontaler Maschine.

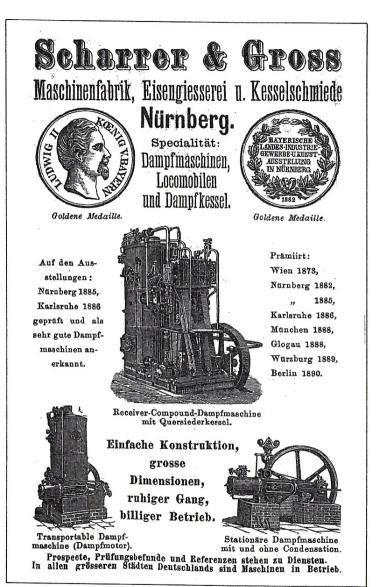


Bild (S-1/27) 1: Werbeanzeige von Scharrer & Gross (um 1880)



Bild (S-1/27) 2: Werbeanzeige von Scharrer & Gross (um 1890)



Transportable Dampfmaschinen (Dampfmotoren), stationäre Dampfmaschinen und Kessel-Anlagen, Lokomobilen.

Unsere Maschinen zeichnen sich durch grosse Leistungsfähigkeit, Solidität der Arbeit und des verwendeten Materials, Einfachheit der Konstruktion u. ganz besonders durch ruhigen, gleichmässigen Gang aus.

Prospekte und Abbildungen gratis.

Auf den Motoren-Ausstellungen der letzten Jahre haben unsere Maschinen überall die günstigsten Beurtheilungen gefunden, hervorragende Prämiirungen erhalten und bei den Bremsproben die besten Resultate ergeben.

Bild (S-1/27) 3: Werbeanzeige von Scharrer & Gross (um 1895)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[1.137]

[3.5; 1880, Anzeigenteil] [3.36; 1890 ff., Anzeigenteil]

Eingerichtet:				3/2009
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
200	4:	5:	6:	

-	~		•
	Sc	hä	ton
1.40	. 70	ни	16.1

Hersteller-Nr.:

S-1/28

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

L. Schäfer

Dampfmaschinen- und Lokomobilenfabrik

Firmensitz:

Halle a.d. Saale

Gründung:

vor 1880 (?)

Liquidation:

. . . .

Produktionsprogramm:

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Landmaschinen (??) Lokomobilen

Über den Hersteller sind z.Zt. keine weiteren Informationen verfügbar. Schäfer stellte Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts Lokomobilen her. Es sind auch Maschinen auf Rädergestellen geliefert worden. Wahrscheinlich sind die Lokomobilen nur im unmittelbaren

regionalen Umfeld in geringer Stückzahl verkauft worden. Auf größeren Ausstellungen und Maschinenmärkten jener Zeit finden sich keine Hinweise zu den Maschinen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?)

Herstellung von Lokomobilen.

Es sind auch fahrbare Versionen gebaut worden.

Über die Bauart ist nichts bekannt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Ouellen:

[Reg. Werbung]

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

Seele & Co.

Hersteller-Nr.:

S-1/29

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Seele & Co.

Firmensitz:

Braunschweig

Gründung: Liquidation: 1860 (?)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau Landmaschinen (??)

Feststehende Dampfmaschinen

Lokomobilen (lokomobile Dampfmaschinen)

Detailliertere Informationen sind zu dem Hersteller nicht verfügbar. Seele baute um 1860 u.a. Dampfmaschinen und fahrbare Lokomobilen. Er war damit einer der frühen Unternehmer, die sich im deutschsprachigen Raum an diese neue Technik heranwagte. Der Hersteller war seinerzeit auf einigen Ausstellungen und Maschinenmärkten mit seinen Produkten vertreten. Auf der großen Hamburger Maschinenausstellung 1863 erhielt er für seine "feststehende und lokomobile Dampfmaschine" eine große silberne Medaille. Seele war auf dem Gebiet des Lokomobilenbaus nur kurze Zeit aktiv.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862 (?)

Beginn der Herstellung von fahrbaren Lokomobilen. Bauart: nicht bekannt, vermutlich nach englischem Vorbild gebaut.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[3.38; 1863, 12.8.1863, S. 306]

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

C. Schmidt & Comp.

Hersteller-Nr.:

S-1/30

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik C. Schmidt & Comp.

Firmensitz:

Breslau (Schlesien)

Gründung: Liquidation: vor 1860 (?)

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Landmaschinen (??)

Lokomobilen

Zu dem Hersteller liegen keine weiteren Informationen vor. Schmidt stellte auf einigen regionalen Maschinenausstellungen seine Lokomobilen aus, u.a. auf dem "Breslauer Maschinenmarkt" 1863 (?). Es waren schwere Maschinen mit zylindrischen Kesseln, meist Halblokomobilen für den Einsatz in der Industrie, im Handel und in Gewerbebetrieben. Der Hersteller baute auch Maschinen auf Rädergestellen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1861 (?)

Beginn der Herstellung von Lokomobilen, es werden auch fahrbare Ausführungen gebaut.

Bauart: großer, liegender, zylindrischer Kessel ohne eckige Feuerbüchse, mittleres, großes "Feuerrohr" Einzylindermaschine aufgesattelt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [1.134; S. 75]

[Reg. Adressbücher]

Eingerichtet:			5/201	10
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

Julius Soeding

Hersteller-Nr.:

S-1/31

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Julius Soeding, Maschinenfabrik Soeding & v. d. Heyde (ab 1900 (?))

Firmensitz:

Hörde bei Dortmund

Gründung:

vor 1860 (?)

Liquidation:

•

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Dampfmaschinen, Dampfkessel (?)

Lokomobilen

Detailliertere Herstellerinformationen müssen noch beschafft werden. Ab etwa 1900 firmierte das Unternehmen unter "Soeding & v. d. Heyde". Das Unternehmen begann sehr früh mit dem Bau von Lokomobilen. Auf der "Kölner Maschinenausstellung" 1865 stellte Soeding zwei Lokomobilen aus. Eine Maschine in üblicher Bauart mit liegendem Lokomotivkessel und aufgesattelter Maschine von 10 PS und eine eigenständige kleine Lokomobile mit 3 PS mit stehendem einfachem Rauchrohrkessel und nur einer Achse. Diese kleine Maschine war leicht, gut zu manövrieren und für den Einsatz in kleineren Betrieben gedacht. Der Hersteller ist heute weitgehend unbekannt. Er baute über 40 Jahre lang Lokomobilen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1863 (?)

Beginn der Herstellung von fahrbaren Lokomobilen.

Am Anfang werden zwei Bauarten produzier:

- Maschinen in üblicher Manier mit liegendem Lokomotivkessel und aufgesattelter Dampfmaschine mit Leistungen von 10 PS, zweiachsig, vorder Achse lenkbar (Deichsel),
- Maschinen mit stehendem Rauchrohrkessel (ohne Siederohre), vermutlich seitlich liegender Maschine und nur einer Achse.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[1.134; S.85]

Eingerichtet:				1/2010
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

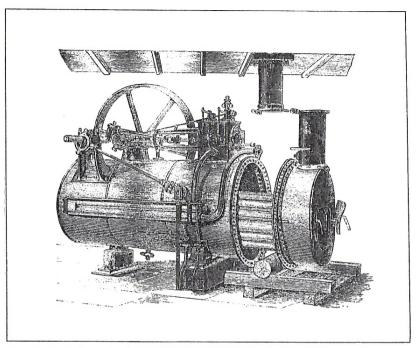


Bild (S-1/31)1: Typische Halblokomobile von Soeding mit halb ausgezogenen Röhrenkessel (1884)

Salvisberg & Cie.

Hersteller-Nr.:

S-1/32

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Salvisberg & Cie.

Firmensitz:

Zürich (?), Schweiz

Gründung:

vor 1900

Liquidation:

VOI 1900

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau Straßenbaumaschinen

Von dem Hersteller sind z. Zt. keine weiteren Informationen verfügbar. Salvisberg baute um die Jahrhundertwende u.a. selbstfahrende Maschinen für den Straßenbau. Diese Sondermaschinen wurden beispielsweise zum Teeren und Asphaltieren von Straßen eingesetzt.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1900 (?) Herstellung von Sondermaschinen für den Straßenbau mit Dampfantrieben.

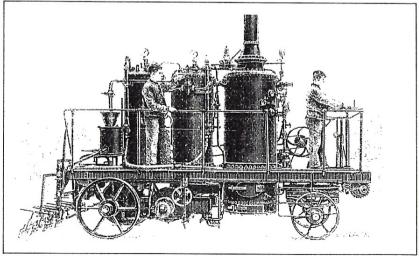


Bild (S-1/32) 1: Selbstfahrende Teermaschine mit Dampfantrieb (1904)

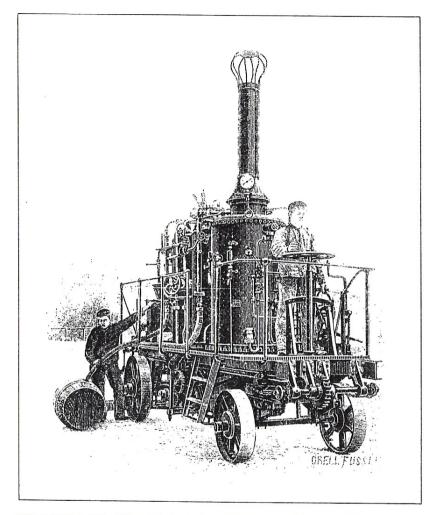


Bild (S-1/32) 2: Selbstfahrende Teermaschine mit Dampfantrieb beim Auffüllen von Teer(1904)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 16 (DSM/Dampfgetriebene Sondermaschine)

Quellen:

[3.12; 1904, H. 4]

Eingerichtet:			8/200
Ergänzungen:	1:	2:	3:
	4:	5:	6:

Sack und Kiesselbach

Hersteller-Nr.:

S-1/33

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Sack & Kiesselbach

Firmensitz:

Düsseldorf-Rath

Gründung:

1891

Liquidation:

existiert noch

Produktionsprogramm:

Großmaschinenbau, Industrieanlagen

Dampfmaschinen, Lokomobilen Hydraulische Pressen, Großpressen

Das Unternehmen wurde 1891 von Hugo Sack und Clemens Kiesselbach in Rath bei Düsseldorf gegründet. Am Anfang wurden vornehmlich Sondermaschinen, Schwermaschinen für die Industrie, große Dampfmaschinen und Lokomobilen hergestellt. Die Maschinen des Herstellers hatten wegen ihrer Qualität und Langlebigkeit einen ausgezeichneten Ruf. Später verlagerte sich der Produktionsschwerpunkt auf hydraulische Pressen, insbesondere Großpressen für die Automobilindustrie. Sack & Kiesselbach stellten Halblokomobilen und Maschinen auf Rädergestellen her.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1892

Beginn der Herstellung von fahrbaren Lokomobilen.

Leistungsbereich: 3 bis 120 PS.

Die größeren Lokomobilen hatten patentierte Verbund-Triebwerke mit im Dampfdom übereinander liegenden Zylindern.



Bild (S-1/33) 1: Werbeanzeige für Lokomobilen von Sack & Kiesselbach (1892)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[3.36; 1892, div. Werbung]

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

Gebr. Sulzer

Hersteller-Nr.:

S-1/34

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Gebrüder Sulzer

Firmensitz:

Winterthur (Schweiz), Stammhaus

Mehrere Zweigwerke im Ausland, u.a. in Ludwigshafen

Gründung:

Liquidation:

existiert noch

1834

Produktionsprogramm:

Textilmaschinen Pumpen, Feuerspritzen

Heizungsanlagen

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Dieselmotoren

Das Unternehmen wurde 1834 von Joh. Jacob Sulzer in Winterthur gegründet. Am Anfang wurden vornehmlich Pumpen, Textilmaschinen und Feuerspritzen hergestellt. 1839 nahm die eigene Eisengießerei den Betrieb auf. Die Herstellung kompakte Kleindampfmaschinen (Kesseldampfmaschinen) nahm Sulzer um 1862 auf. Mit dem Bau von größeren Dampfmaschinen begann man 1880. Es wurden Maschinen aller Bauarten und Größen gebaut, auch übliche Lokomobilen. Bei den Lokomobilen sind auch fahrbare Ausführungen hergestellt worden.

Sulzer entwickelte sich zu einem der großen Industriebetriebe der Schweiz. 1900 hatte das Unternehmen schon 3000 Mitarbeiter und einige Zweigwerke im Ausland. 1961 übernahm Sulzer die "Schweizer Lokomotiv- und Maschinenbau (SLM)" (S-1/16).

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1862

Beginn der Herstellung von Kleindampfmaschinen (Gewerbemotoren). Die liegende Einzylindermaschine ist auf dem Deckel des Stehkessels montiert. Leistungsbereich: bis etwa 4 PS.

Ob fahrbare Maschinen auf Rädergestellen hergestellt worden sind ist

unsicher (?).

1880

Beginn der Herstellung von Lokomobilen. Es werden Halblokomobilen und fahrbare Maschinen gebaut.

Bauart: Liegender Kessel mit aufgesattelter Maschine.

Ein- und Zweizylinder (?)-Maschinen.

Leistungen: bis 100 PS (?).

Gebrüder Sulzer, Ludwigshafen (Rheinpfalz)

Stammhaus in Winterthur (Schweiz).

SPEZIALITÄTEN:



SPEZIALITATEN:

a) Dampfmaschienenbau, Dampfmaschiene aller Grössen, horizontal und vertikal, speziell Ventil-Dampfmaschienen, System Suizor. — Schneligehende Dampfmaschienen. — Halbidokomobilen and Lokomobilen. — Schliffmaschinen und komplette Dampfmesoren. — Staffmesori. — Schliffmaschienen, Koch- und Wassch-Anstalten. — Ventilations- und Befeuchtungs-Anlagen. — Trocken-Einrichtungen. — Dadnfmektions-Anstalten. — Trocken-Einrichtungen. — Dadnfmektions-Anstalten. — Schliffmaschienen, System Endot. — Gesteinsbohrmaschienen, System Bradd. — Apparate für Fabrikation kondensterter Mich etc. — Fressen. — Wassershulen-Maschinen. — Transmissionen. — Bededhruckwasprielungen.

Bild (S-1/34) 1: Produktionsprogramm von Sulzer, Zweigwerk Ludwigshafen (um 1890)

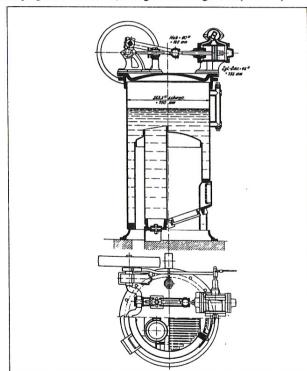


Bild (S-1/34)2: Kleindampfmaschine von Sulzer (1862)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[1.78; Bd. II, S. 234 ff.]

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

Siemens und Halske

Hersteller-Nr.:

S-1/35

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Telegraphenbauanstalt Siemens und Halske

ab 1858: Siemens & Halske u. Co. ab1890: Siemens & Halske KG ab 1897: Siemens & Halske AG

Firmensitz:

Berlin Gründung: 1847

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Telegraphen

Dynamomaschinen, elektr. Maschinen und Geräte

Großmaschinen

Turbinen, Generatoren, Kraftwerkstechnik

Lokomobile Generatorwagen (Beleuchtungswagen)

Das Unternehmen wurde 1847 von Werner Siemens und Johann Georg Halske als Telegraphenbauanstalt gegründet. "Siemens und Halske" entwickelten sich rasch zu einem der großen Hersteller von elektrischen Maschinen und Kraftwerksanlagen.

Vor der Jahrhundertwende begann man unter eigenem Namen auch Wagen für Beleuchtungszwecke (Beleuchtungswagen) mit einem Antrieb durch Dampfmaschinen herzustellen. Die verwendeten Kesseldampfmaschinen wurden zugekauft, der "Generator" und die restlichen elektrischen Einrichtungen wurden selbst hergestellt. Diese Wagen wurden u.a. für Beleuchtungszwecke beim Städtebau-, Tiefbau-, beim Bau von Eisenbahnstrecken und beim Militär eingesetzt. Die Herstellung dieser Maschinen spielte im gesamten Unternehmen nur eine untergeordnete Rolle.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1880 (?) Herstellung fahrbarer, dampfgetriebener Beleuchtungswagen für den Gespannzug oder den Zug durch beliebige Zugmaschinen.

"Generator": Magneto-Induktionsmaschine System "Hefner-Alteneck"

vorne auf dem Rahmen untergebracht.

Dampfanlage: stehender Rauchrohrkessel mit stehender

Einzylinder-Maschine im Heck.

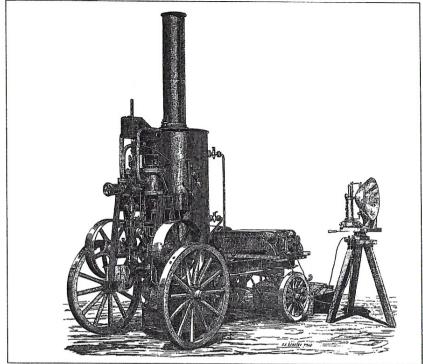


Bild (S-1/35) 1: Beleuchtungswagen von Siemens u. Halske (System "Hefner- Alteneck") mit leistungsstarker elektrischer Lichtquelle (um 1880 (?))

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 16 (DSM/Dampfgetriebene Sondermaschine)

Quellen: [3.36; 1880 (?)]

Eingerichtet:				4/2010
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

Schubert, Johann Andreas

Hersteller-Nr.:

S-1/36

Weitere Nennungen:

Biographische Angaben:

Name:

Schubert, Johann Andreas

Wohnort:

Dresden

Geb.: Gest.: 19. März 1808 6. Oktober 1870

Eltern:

Johann Michael Schubert, Johanna Sophia Schubert, geb. Döhler

Ausbildung:

Gymnasium, Studium der Architektur, Maschinenbau

J. A. Schubert wurde in einfachen Verhältnissen am 19. 3. 1808 in Wernesgrün (Vogtland) geboren. Er besuchte eine Zeit lang die Thomasschule (Gymnasium) in Leipzig, die Garnisonschule in Königsstein und die Schule des "Freimaurer Instituts" in Dresden. Die berufliche Ausbildung - etwa vergleichbar mit der eines heutigen Architekten - erhielt er an der Bauschule der Kunstakademie in Dresden. Von 1828 bis 1832 war Schubert Lehrer und Professor an der neu gegründeten Technischen Bildungsanstalt zu Dresden. 1834 unternahm Schubert eine Bildungsreise nach England und informierte sich vor Ort über den neuesten Stand der Maschinen- und Textilindustrie. Ab 1836 war er am Bau von Dampfschiffen für die Elbschifffahrt, u.a. die Personendampfer "Königin Maria" und "Prinz Albert" (gebaut vom "Actien-Maschinenbau-Vereins", Übigau) maßgeblich beteiligt. Das Unternehmen wurde durch Schuberts Initiative gegründet. Er war dort von 1836 bis 1839 Technischer Direktor. Seit seiner Englandreise hatte sich Schubert auch mit Straßendampfwagen und dem Bau von Lokomotiven beschäftigt. Schubert entwickelte die erste gebrauchsfähige deutsche Lokomotive. Die feierliche Eröffnungsfahrt auf der Strecke Dresden - Leipzig fand am 8. April 1839 statt. Schubert war danach in unterschiedlichen Positionen als Hochschullehrer, Berater und Gutachter tätig. Er starb am 6. Oktober 1870, dekoriert mit dem Ritterkreuz des sächsischen Verdienstordens als Regierungsrat in Dresden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1833 Entwicklung von Chausseedampfwagen.

Am 5. November 1833 bittet Schubert in einem Gesuch an die Landesdirektion Sachsens ihm den Bau eines Dampfwagens zu übertragen und den Bau finanziell zu unterstützen. Die Landesdirektion unterstützte das Vorhaben, lehnte eine finanzielle Beteiligung aber ab.

1833

In der "Mechanischen Werkstatt von Burger", Dresden, wird die Arbeit an einem verkleinerten Modell des Dampfwagens mit eigenen Mitteln begonnen. F. E. Schneider, einer seiner Schüler an der Technischen Bildungsanstalt, Dresden, führte die Arbeiten unter Anleitung Schuberts durch.

Das Modell sollte eine Leistung von 1 PS haben und zwei Personen befördern können. Technische Einzelheiten des Fahrzeugs sind nicht bekannt. Das Modell ist nicht vollständig zu Ende gebaut worden.

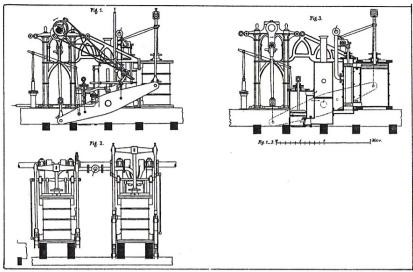


Bild (S-1/36) 1: Schwere Niederdruck-Dampfmaschine des Personendampfers "Königin Maria" (1837 bei der Eggel'schen Maschinenbauanstalt von A. Borsig gebaut)

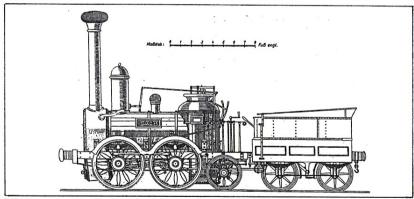


Bild S-1/36) 2: Die "Saxonia" (von Schubert entwickelte, erste gebrauchsfähige Lokomotive einheimischer Produktion, 1838 in Übigau gebaut).

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 1 (DF (allgem.))

Quellen:

[1.161, S. 200 ff.] [3.4, Jg.56,1912, S.29 ff.] [1.78, Bd. 1, S. 812 ff.]

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

Schwander, Erwin

Hersteller-Nr.:

S-1/37

Weitere Nennungen:

Biographische Angaben:

Name:

Schwander, Erwin

Wohnort:

Kassel, Reichshoffen (Elsass) u.a.

Geb.:

-

Gest.: Eltern:

•

Ausbildung:

Ingenieur

Die Familie von Erwin Schwander stammte aus dem Elsass. Schwander war u.a. bei der AEG und Henschel in leitender Stellung als Ingenieur tätig. Bei Henschel in Kassel arbeitete er bis 1934 in der Abteilung, die sich seit Anfang der 30er Jahre intensiv mit dem Einsatz des Dampfantriebs in Nutzfahrzeugen, Autos und Triebwagen beschäftigte (siehe H-1/1). Die Arbeiten bei Henschel basierten auf einer Lizenz von Doble, USA. Doble hatte in den USA sehr moderne, leistungsstarke Dampfwagen gebaut, die mit einem sofortverdampfenden Hochdruckkessel in Schlangenrohrbauweide ausgestattet waren. Henschel hatte auf dieser Basis den Dampfantrieb weiterentwickelt und 1933 die ersten Dampfbusse und Dampflastwagen fertiggestellt. Schwander, ein ausgewiesener Fachmann für Fahrzeugdampfantriebe, ging im Jahr 1935 nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten in das Elsass zurück und war bei dem bekannten französischen Hersteller "de Dietrich & Cie" in Reichshoffen als Chefingenieur für den Bau von Dampstriebwagen verantwortlich. Schwander baute Ende der 30er Jahre bei "de Dietrich" zwei Dampfautomobile. Der Versuchswagen aus dem Jahre 1938 basierte auf einem Bugatti-Fahrgestell. Der von Schwander mit einem Dampfantrieb ausgestattete Wagen war bei Testfahrten dem vergleichbaren Fahrzeug "Bugatti Typ 50" in den Fahrleistungen und in der Wirtschaftlichkeit überlegen. Er erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Während des 2. Weltkriegs ruhten die Arbeiten an den Dampfwagen. Bei einem Bombenangriffe 1944 wurden die beiden Versuchs-Dampfwagen zerstört. Nach dem Krieg nahm Schwander die Entwicklungsarbeit an Dampftriebwagen mit Dampfmotoren in den Drehgestellen bei "de Dietrich" wieder auf.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1938

Bau von zwei Dampfautomobilen bei "de Dietrich & Cie" in Frankreich. Basis ist das Patent von Doble, USA und die Arbeiten am Dampfantrieb für Nutzfahrzeuge von Henschel.

Der doppelwirkende Zweizylinder-Verbund-Dampfmotor ist direkt an der Hinterachse angeflanscht. Er leistet 160 PS. Das Drehmoment liegt bei 450 Nm!!

Der Dampfmotor ist eine der modernsten je gebauten Maschinen ihrer Art.

Als Kessel kommt ein Hochdruck-Direktverdampfer (Schlangenrohrkessel, Bauart Doble) zum Einsatz. Dampfdruck: 80 at (?) Die Reichweite liegt, begrenzt durch den Wasservorrat, bei 250 km.

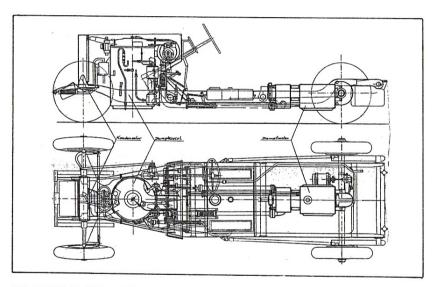


Bild (S-1/37) 1: Fahrgestell des Dampfwagens von Schwander (Basis: Bugatti T50)

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

Quellen:

[169]

[Neue Züricher Zeitung (NZZ), 20. 3.2006]

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

Joh. A. Scheller

Hersteller-Nr.:

S-1/38

Weitere Nennungen:

Biographische Angaben:

Name:

Johann Andreas Scheller

Wohnort:

Wien

Geb.:

um 1800 (?)

Gest.:

_

Eltern:

-

Ausbildung:

Vermutlich Mechanicus

Genauere biografische Daten von dem Erfinder sind nicht bekannt. Scheller lebte und arbeitete zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Wien. Er erfand eine Dampfzugmaschine mit Kettenlaufwerk zum Ziehen mehrerer Anhängewagen. Von der Maschine sollten alle Arten von Wagen gezogen werden. Der Wagenzug war zur Beförderung von Personen und zum Transport von Gütern gedacht. Das Raupenfahrzeug sollte auch Schlitten u.ä. ziehen. Die Erfindung verband erstmals im deutschsprachigen Raum einen dampfgetriebenen Selbstfahrer mit einem Raupenfahrwerk. In Ergänzung dieses Konzepts entwickelte Scheller auch Vorschläge für Wagenzüge, bei denen auch die Anhängewagen auf einer gemeinsamen Kette liefen. Der Erfinder hatte sehr gut die besonderen Vorteile seines Konzepts erkannt, nämlich die Geländetauglichkeit und die immer ausreichende "Traktion". 1837 reichte Scheller ein Gesuch für die Erteilung eines Privilegs für Preußen in der Gewerbeverwaltung in Berlin ein. Ob er ein Gesuch auch in anderen deutschen Ländern gestellt hat, ist nicht bekannt. Das Gesuch wurde abschlägig beschieden. Die Begründung lautete, dass schon 1819 eine Erfindung mit ähnlichem Prinzip in Frankreich zum Patent angemeldet worden sei. Trotzdem war die Erfindung Schellers hierzulande die erste, die die Idee eines "Raupenschleppers" vorwegnahm.

Technische Einzelheiten zu dem Selbstfahrer fehlen. Der Wagen besaß zwei Achsen. Basis des Fahrzeugs war ein liegender Kessel in "Lokomotivbauart" mit hinterer Feuerbüchse. Die Maschine lag hinten unter dem Kessel. Wahrscheinlich wurden die größeren Hinterräder angetrieben. Gelenkt wurde das Fahrzeug von einem vorne liegenden Führerstand. Die Raupenkette lief über die Räder beider Achsen und über die vorderen "Lenkräder". Wie der Lenkmechanismus genau funktionierte ist nicht erkennbar. Zur Bedienung waren also mindestens zwei Personen notwendig.

Es ist nicht bekannt, ob ein verkleinertes mechanisches Modell von dem Selbstfahrer angefertigt worden ist. Ein funktionsfähiges Fahrzeug ist mit Sicherheit nicht gebaut worden.

Die ersten praktisch einsatzfähigen dampfgetriebenen Zugmaschinen mit Raupenfahrwerk sind um 1869 in den USA gebaut worden. Ihre Konstruktion war einfacher als die bei Scheller. Sie besaßen hinten zwei relativ kurze Raupenlaufwerke als Antrieb. Vorne war nur eine mittig angeordnete Raupe vorhanden, die gelenkt werden konnte.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1837

Erfindung einer Dampfzugmaschine mit Raupenlaufwerk (Kettenlaufwerk).

Der Selbstfahrer ist zweiachsig. Die Ketten laufen von den Hinterrädern über die vorderen Räder zu gesonderten "Lenkräder".

Kessel in Lokomotivbauart (liegender Feuerbüchsenkessel).

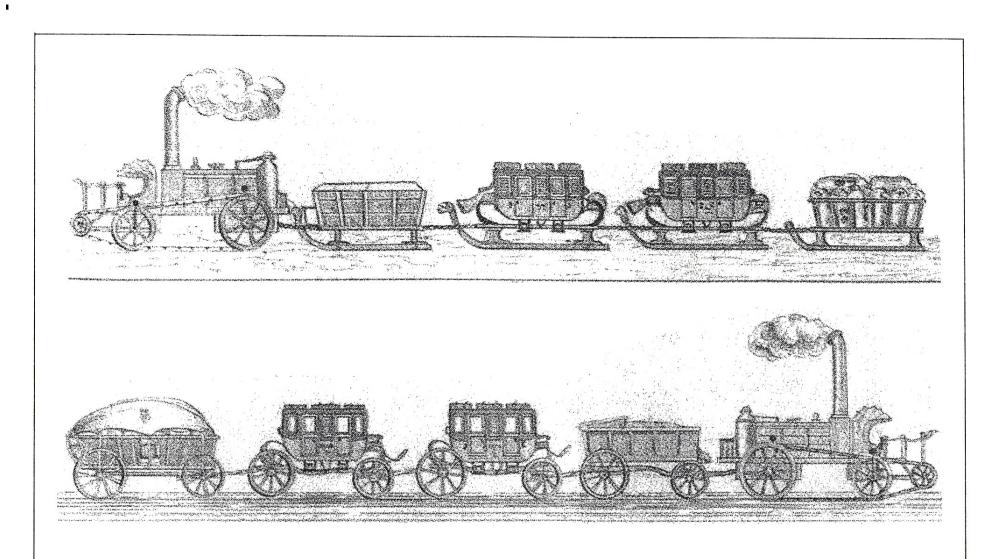
Maschine unter dem Kessel, vor der Hinterachse.

Bauart der Maschine ist nicht bekannt.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 18 (DR/Dampf-Raupenfahrzeug)

Quellen: [1.173]

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



Erfinder: Joh. A. Scheller (S-1/38)

Tafel 1: Dampfzugmaschine mit Raupenfahrwerk

(1837)



Bild (S-1/39) 1: Kleindampfmaschine von Johann Schmahl (1892)

6E/I-S	Hersteller-Mr.:
	Johann Schmahl

Biographische Angaben:

 Mame:
 Johann Schmahl

 Webn:
 um 1850 (?)

 Gest.:

 Fifern:

Ausbildung: Schlosser (?)

Von Schmahl sind keine genauen biografischen Daten bekannt. Er wohnte und arbeitete in Mombach. Sein Arbeitsschwerpunkt waren kleine kompakte Dampfanlagen, die als Kraftmaschinen in Handwerksbetrieben, in sonstigen Gewerbebetrieben, im Hande und bei privaten Verbrauchern zum Einsatz kamen. Die Leistungsgrenze lag bei etwa 10 PS. Beim Gros dieser Kleindampfmaschinen lagen die Leistungen bei wenigen PS. Der Erfinder schloss mit diesen Maschinen die Lücke zwischen den handetriebenen Maschinen und den mit diesen Maschinen die Lücke zwischen den handetriebenen Maschinen und den mit diesen Maschinen die Lücke zwischen den handetriebenen Maschinen und den

"Werkstattmaschine", bei denen die Leistungen bis etwa 50 PS gingen. "Werkstattmaschine", bei denen die Leistungen von Kleindampfmaschinen waren der Kessel und die Dampfmotor u.a.m.) Bei den bekannten Ausführungen von Kleindampfmaschine, Dampfmotor u.a.m.) Bei der Maschine von Schmahl waren beide Baugruppen gerennt. Der Stehkessel stand auf einem Profiliahmen und die liegende Maschine war etwas erhöht auf einem Sockel angeordnet, der mit dem Profiliahmen verbunden war. Die gesamte Dampfanlage war aus bewährten mit dem Profiliahmen verbunden war. Die gesamte Dampfanlage war aus bewährten frankstattmaschine", bei demen die Leistungen von Schmahl waren beide Baugrungen. Der Stehkessel stand auf einem Profiliahmen verbunden war. Die gesamte Dampfanlage war aus bewährten ger Maschine von Schmahl waren beide Baugrungen von Schmahl waren beide Baugrun

Standardelementen zusammengesetzt. Sie war auf drei Rädern leicht verfahrbar. Es sind vermutlich nur sehr wenige Maschinen für regionale Abnehmer gebaut worden. Hinweise in der zeitnahen Literatur oder Anzeigen in Fachblättern gibt es nicht.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen

Straßenfahrzeugen:

Um 1890 Beginn der Herstellung von Kleindampfmaschinen auf Rädergestellen.
Liegende Einzylindermaschine, umsteuerbar.

Stehender Rauchrohrkessel, Dampfdruck 5 at., Handspeisepumpe.

8 (DL/Lokomobile)

Weitere Mennungen:

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer:

Quellen: [1.191]

:9	:ς	:p	
3:	7:]:	Ergänzungen:
3/2020			Eingerichtet:

Seddin

Hersteller-Nr.:

S-2/1

Weitere Nennungen: -

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Seddin

Firmensitz:

-

Gründung: Liquidation:

-

Produktionsprogramm:

Lokomobile (??)

Von dem Hersteller sind keine weiteren Angaben vorhanden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1912

Bau von Lokomobilen (?)

Evtl. sind auch Ausführungen mit Rädergestellen gebaut worden (?)

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[2.3]

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

P. Schneider & Co.

Hersteller-Nr.:

S-2/2

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Produktionsprogramm:

Maschinenfabrik Peter Schneider & Co.

Firmensitz:

Aachen

Gründung:

vor 1870 (?)

Liquidation:

20

Allg. Maschinenbau

Dampfmaschinen, Dampfkessel (?) "Transportable" Dampfmaschinen

Von dem Hersteller müssen noch weitere Informationen ermittelt werden. Schneider stellte seit etwa 1870 u.a. transportable Dampfmaschinen eigener Konstruktion her. Unter transportablen Maschinen verstand man in jener Zeit Maschinen, bei denen Kessel und Dampfmaschine eine bauliche Einheit bildeten. Sie benötigten kein Fundament. Die Maschinen ruhten auf stabilen Füssen. Zum Transport mussten sie mit Kranen angehoben werden. Schneider war mit seinen Maschinen auch auf der Wiener Weltausstellung 1873 vertreten. Es ist unsicher, ob Lokomobilen auf Rädergestellen gebaut worden sind.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1870 (?)

Bau von Lokomobilen.

Ob fahrbare Maschinengebaut worden sind ist unsicher.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[1.137]

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

Ph. Swiderski

Hersteller-Nr.:

S-2/3

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers: Ma

Maschinenfabrik und Eisengießerei Ph. Swiderski Dampfmaschinen- und Motorenfabrik

Firmensitz: Leipzig-Plagwitz

Gründung: 1867

orandang. 1867

1894 Umwandlung in eine Aktiengesellschaft Liquidation:

Produktionsprogramm:

Allgem. Maschinenbau

Petroleummotoren

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Transportable Kesseldampfmaschinen (ohne Fundament)

Lokomobile (?)

Das Unternehmen wurde Ende 1867 gegründet. 1888 bezog man eine große, moderne Fabrik in Leipzig mit neuester Ausstattung und Anschluss an die Königl. Sächsische Staatsbahn. 1894 wurde das Unternehmen in eine A.G. (Kapital 1,2 Mio. Mk.) überführt. Um 1900 beschäftigte Swiderski über 400 Beamte und Arbeiter.

Swiderski war einer der Ersten, der Mitte der 70er Jahre die Bedeutung des Kompoundsystems beim Betrieb wirtschaftlicher Dampfmaschinen erkannte und umsetzte. Ein weiterer Schwerpunkt der Produktion war die Herstellung schnelllaufender Dampfmaschinen für den Antrieb elektrischer Generatoren. Swiderski baute ab etwa 1890 (?) so genannte "Kesseldampfmaschinen", die mit Stehkesseln üblicher Konstruktion und liegenden Einzylinder-Dampfmaschinen ausgerüstet waren. Die Aggregate waren auf einem gemeinsamen Sockel untergebracht.

Es wird vermutet, dass diese Maschinen auch auf einfachen Rädergestellen montiert und als fahrbare "Kesseldampfmaschinen" oder Dampfmotoren angeboten worden sind.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1879 (?) Herstellung von fahrbaren Lokomobilen (?).

Übliche Bauart (Lokomotivkessel, aufgesattelte Maschine). Verbundmaschine (Kolbendurchmesser 130/200 mm; Hub 310). Schiebersteuerung.

1890 (?) Herstellung von Kesseldampfmaschinen.

Ob Maschinen auf einfachen Rädergestellen für den Transport mit Gespannen oder Zugmaschinen gebaut worden sind ist unsicher (?).

Anmerkung

Die eigene Herstellung fahrbarer Lokomobilen ist nicht sicher belegt. Evtl. handelt es sich auch um den Verkauf von Fremd-Maschinen unter eigenem Namen.

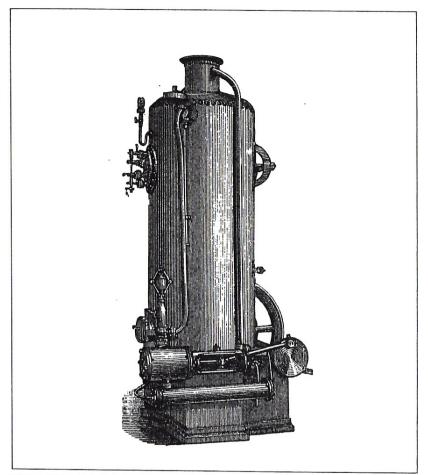


Bild (S-2/3) 1: Beispiel einer transportablen Kesseldampfmaschine der Maschinenfabrik Swiderski (um 1890 (?))

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Ouellen:

[3.36; 1890, div. Werbeanzeigen]

Eingerichtet:			4/2008
Ergänzungen:	1: 3/10- Text erg.	2: 8/12- Text erg.	3: 4/14: Text erg.
	4:	5:	6:

W. Schmidt

Hersteller-Nr.:

S - 2/4

Weitere Nennungen: -

Biographische Angaben:

Name:

Wilhelm Schmidt

Wohnort:

Geb.: Gest.:

Eltern:

Ausbildung:

Ingenieur

Biographische Daten von dem Erfinder sind nicht bekannt. Schmidt erfand und baute um 1883 eine Kleindampfmaschine mit einer Leistung von etwa 1 PS. Die Maschine war einfach wirkend. Das besondere an seiner Konstruktion war der Dampferzeuger. Bei jedem Hub der Maschine wurde dem Dampferzeuger nur so viel Wasser zugeführt, wie zur Bildung der jeweils benötigten Dampfmenge notwendig war. Das Verfahren der "sofortigen Dampfentwicklung" (andere Bezeichnungen für derartige Dampferzeuger waren: Sofortverdampfer, Blitzkessel, Durchlaufkessel u.a.m.) war zwar keine Erfindung Schmidt's, aber die Anwendung bei kleinen, kompakten Dampfanlagen war hierzulande selten. Auf der Gewerbeausstellung in München 1887 (?) stellte Schmidt eine größere Maschine mit einer Leistung von 2 PS vor.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1883 (?)

Erfindung und Bau einer Kleindampfmaschine von 1 PS Leistung.

Maschine: Einzylinder, einfachwirkend. Dampferzeuger: Sofortverdampfer

Ob die Maschine auch in einer Ausführung mit Rädergestell gebaut

werden sollte ist nicht bekannt (?).

1888

Bau einer größeren Maschine von 2 PS nach gleichem Prinzip. Dampferzeuger: Sofortverdampfer, Rohrschlange im Feuerraum,

sehr hoher Druck, geschlossener Kreislauf.

Ob die Maschine auch in einer Ausführung mit Rädergestell gebaut werden sollte ist nicht bekannt (?).

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Ouellen:

[3.4; 1887, S. 680]

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

Schimper & Co.

Hersteller-Nr.:

S - 2/5

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Schimper & Co., Mechanische Werkstätte

ab 1880: Weber & Orth

Firmensitz: Gründung: Liquidation: Kaiserslautern

vor 1870

Produktionsprogramm:

Mühleneinrichtungen

Dampfmaschinen, Dampfkessel (?)

Lokomobilen

Es sind z. Zt. keine genauen Informationen zu dem Hersteller verfügbar. Die Besitzverhältnisse bei dem Unternehmen haben oft gewechselt. Schimper baute um 1870 u.a. auch Lokomobilen.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1870 (?)

Herstellung von Lokomobilen.

Über die Bauart ist nichts bekannt.

Ob Maschinen auf Rädergestellen gebaut worden sind ist unsicher (?).

10/2009

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [Reg. Archive]

Eingerichtet: Ergänzungen:

Stender & Behn

Hersteller-Nr.:

S-2/6

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Maschinenfabrik Stender & Behn

Firmensitz: Gründung:

Regensburg vor 1890 (?)

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Landmaschinen Lokomobilen

Zu dem Hersteller liegen keine weiteren Informationen vor. Ob die hergestellten Lokomobilen vollständig aus eigener Fertigung stammten ist nicht sicher.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?)

Herstellung von Lokomobilen Die Bauart ist nicht bekannt.

Es ist unsicher, ob fahrbare Maschinen hergestellt worden sind.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [1.43]

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

J	111	li	8 8	2	S	am	d	er
v	u,	44	ш	o	2	20 21 2	·u	W. H

Hersteller-Nr.:

S-2/7

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Julius Sander

Maschinenfabrik und Kesselschmiede

Firmensitz:

Dortmund

Gründung:

vor 1880 (?)

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Allg. Maschinenbau

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Lokomobilen

Zu dem Unternehmen sind keine weiteren Informationen vorhanden. Sander stellte ab etwa 1890 auch Lokomobilen her. Ob die Maschinen Eigenkonstruktionen waren ist nicht bekannt. Das technische Potential zum eigenständigen Bau von Lokomobilen war in der Fabrik vorhanden.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1890 (?)

Herstellung von Lokomobilen.

Bauart: nicht bekannt.

Es ist unsicher, ob fahrbare Ausführungen hergestellt worden sind.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen:

[Reg. Adressbücher]

Eingerichtet:		9/2009		
Ergänzungen:	1:	2:	3:	
	4:	5:	6:	

H. D. Schmid

Hersteller-Nr.:

S-2/8

Weitere Nennungen:

Herstellerangaben:

Name des Herstellers:

Heinrich Daniel Schmid

Maschinenfabrik

ab 1873: Maschinenbau- und Waggonfabriks-Gesellschaft

Firmensitz:

Wien (Leopoldstadt)

später Simmering

Gründung:

um 1850

Liquidation:

Produktionsprogramm:

Waagenfabrikation

Fabrikanlagen Eisenbahnwagen

Dampfmaschinen, Dampfkessel

Lokomobilen

Das Unternehmen wurde 1873 von H. D. Schmid in der Wiener Leopoldstadt als Fabrik zum Bau von Waagen gegründet. Schmid besaß einige Patente tiber Dezimal-Brückenwagen. Eisenbahnwagen wurden ab etwa 1850 gebaut. Die Herstellung von Dampfmaschinen wurde um 1850 aufgenommen. Einige Jahre später sind auch Lokomobilen gebaut worden. Schmid soll 1857 die erste österreichische Lokomobile gebaut haben (?). Der Hersteller war mit seinen Produkten auf einigen nationalen und auch internationalen Messen vertreten, u.a. auf der Wiener Weltausstellung von 1873.

Aktivitäten auf dem Gebiet des Selbstfahrwesens mit dampfgetriebenen Straßenfahrzeugen:

1857 (?)

Herstellung von Lokomobilen.

Bauart: nicht bekannt.

Es ist unsicher, ob fahrbare Maschinen bebaut worden sind.

Fahrzeugkategorie der Dampfselbstfahrer: 8 (DL/Lokomobile)

Quellen: [1.137]

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