

Berliner Maschinenbau



Berliner Maschinenbau

**Berliner Maschinenbau
1863 – 1920**

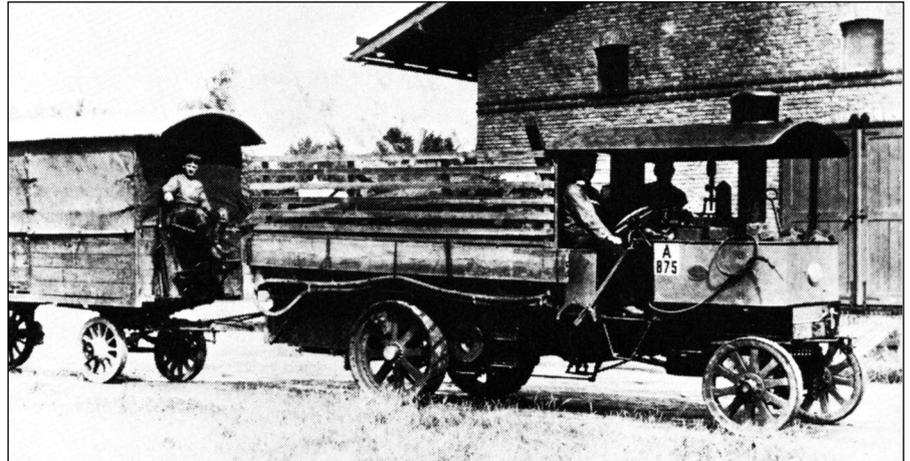
Die Berliner Maschinenbau-Akt.-Ges. vormals L. Schwartzkopff in Berlin N. 4., Chausseestrasse (17/18; 23), wurde am 1. Juli 1970 zur Erweiterung der 1852 gegründeten Maschinenbauanstalt von Louis Schwartzkopff gegründet. Insbesondere im Lokomotivbau erwarb sich das Unternehmen Welt- ruhm. Der Straßen-Fahrzeugbau fand weniger Nachhall.

Bereits 1863 führte die Berliner Firma einen eigenen, System Schwartzkopff, dampfbetriebenen Omnibus (18 PS) für 12 Personen auf Hamburger Internationalen Landwirtschaftlichen Ausstellung vor. 1881 nahm das Unternehmen die Fertigung von Dampfstraßenwalzen auf, 1882 folgten erste Dampflastwagen.

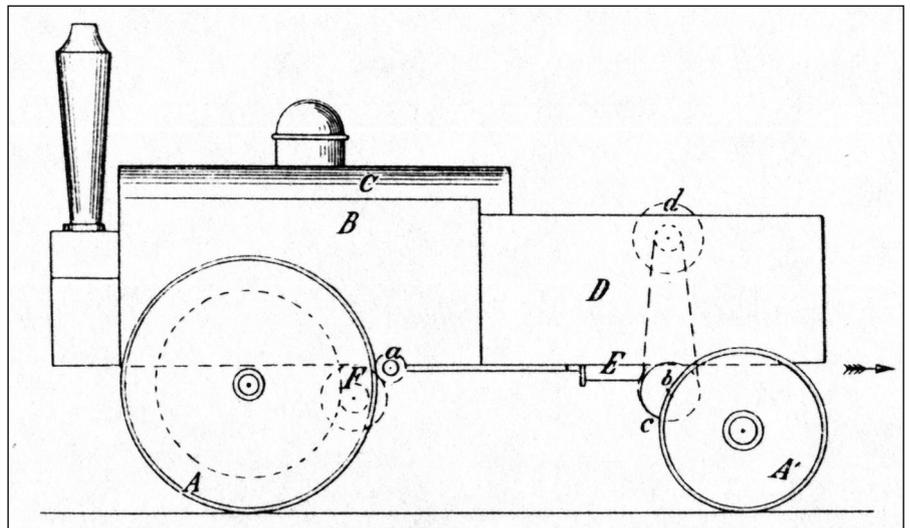
1901 entstanden in Berlin zwei den Bedürfnissen der Preussischen Heeresverwaltung angepasste Dampf-Lastwagen System Thornycroft (Thornycroft Steam Wagon Company, Limited, Chiswick and Basingstoke). Sie nahmen an den Herbst-Manövern teil. Diese „Selbstfahrer mit Dampftrieb“ waren mit einem über der Vorderachse stehenden Dampfkessel ausgerüstet. Der Wasser-Vorratstank diente dem Fahrer zugleich als Sitzbank. Brenn-

stoff wurde von oben in den Kessel eingeführt. In Sichthöhe zeigte ein Manometer den Druck an.

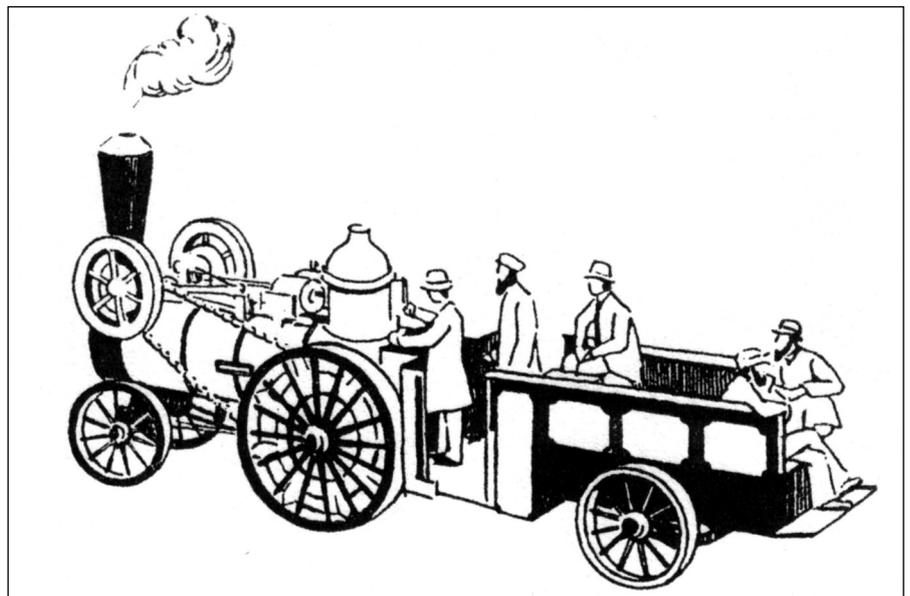
Der Dampf setzte eine zweizylindrige Compound-Maschine (20 PS) in Bewegung, die „unterflur“ hinter dem



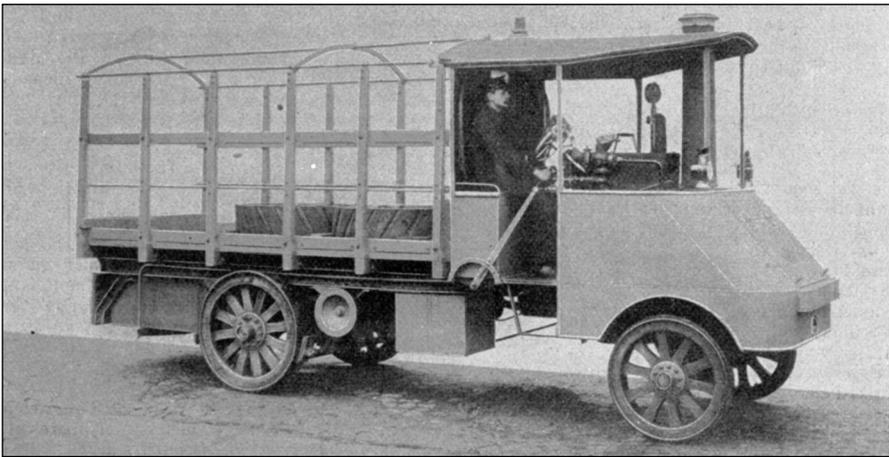
Dampflastwagen System Thornycroft der Berliner Maschinenbau Akt.-Ges. 1901



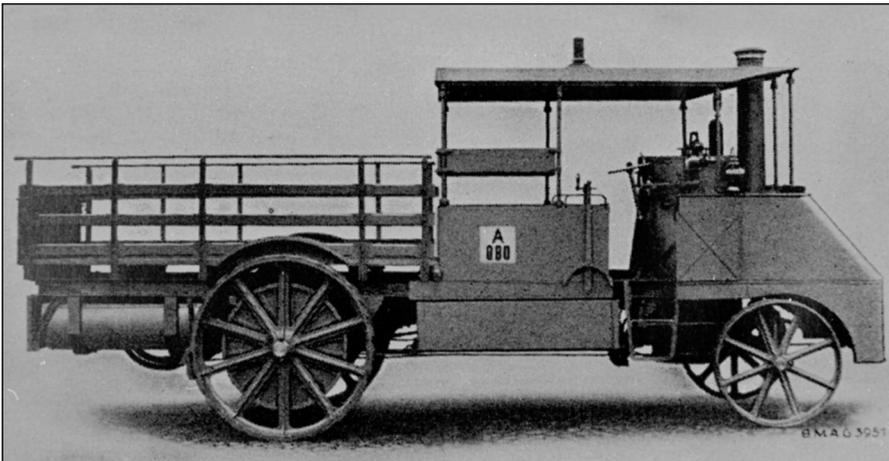
Straßendampfwagen der Berliner Maschinenbau-Akt.-Ges. 1864



Dampfbetriebener Omnibus der Berliner Maschinenbau-Akt.-Ges. 1863



Dampflastwagen (System Thornycroft) 1902



Dampflastwagen (System Thornycroft) 1902

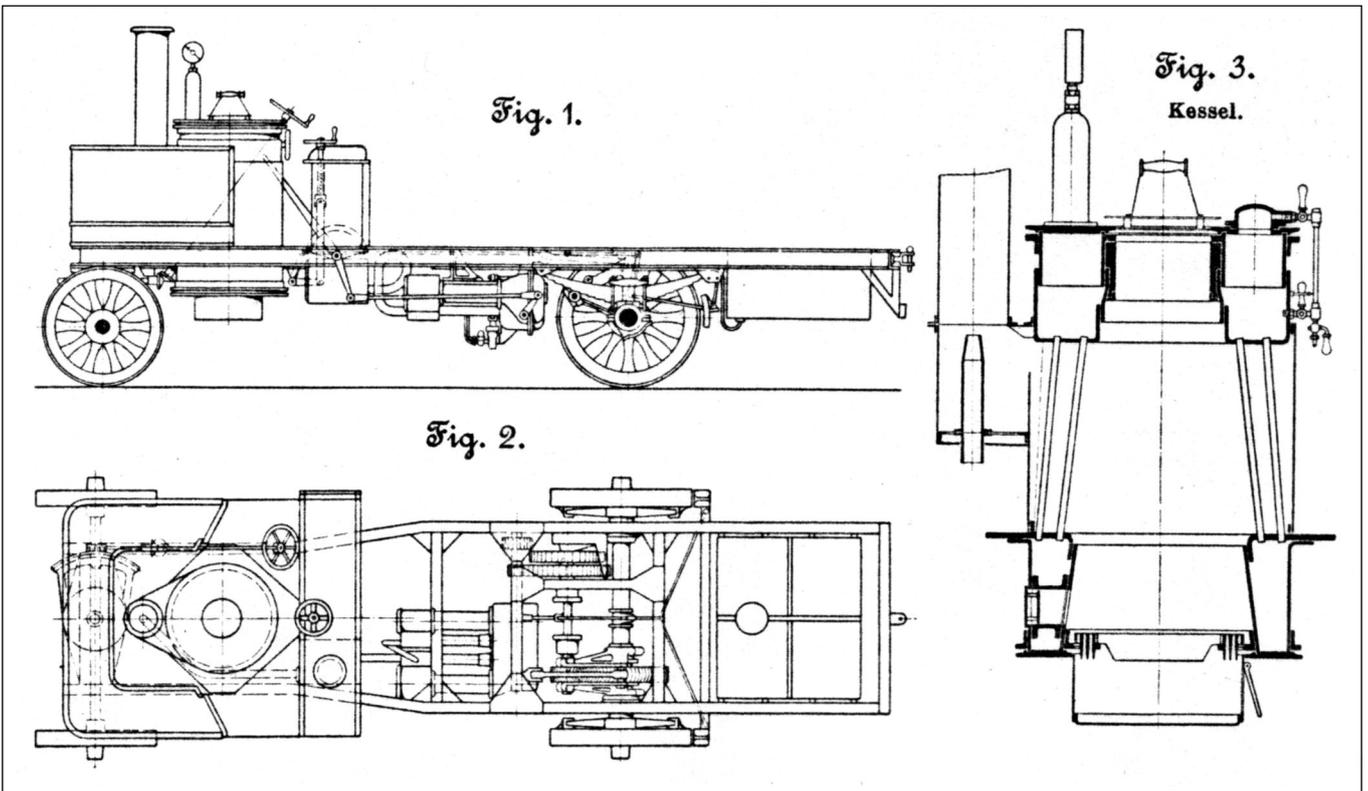
Fahrerhaus lag. Über eine Zwischenwelle wurde die Achse angetrieben. Zur Überwindung großer Steigungen konnte das Übersetzungsverhältnis geändert werden.

Gebremst wurde mittels einer Spindelbremse, die über Bremsbacken auf die Hinterräder wirkte. Notbremsungen erfolgten mit „Vollampf zurück“.

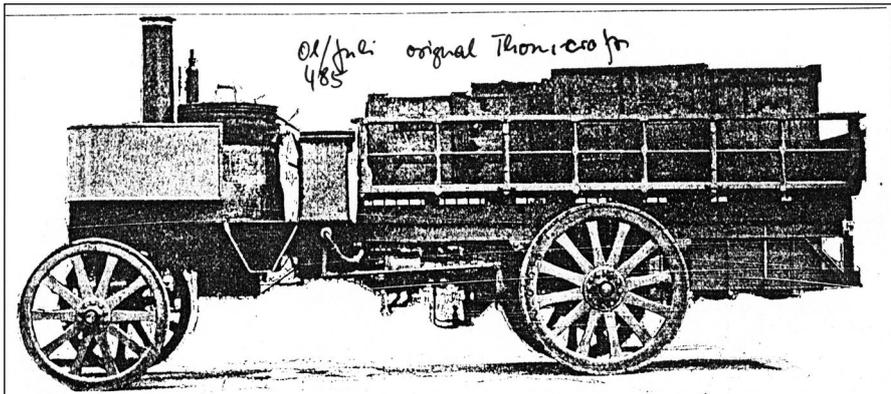
Bei 5 t Eigengewicht konnten 3,5 t Nutzlast transportiert werden. 1905 bereicherten zwei weitere Modelle für 3,7 und 7 t Nutzlast das Angebot. Eine größere Fahrzeuglieferung ging 1911 ins zaristische Russland.

1908 wurde auch für kurze Zeit die Produktion des > Freibahn-Zuges übernommen.

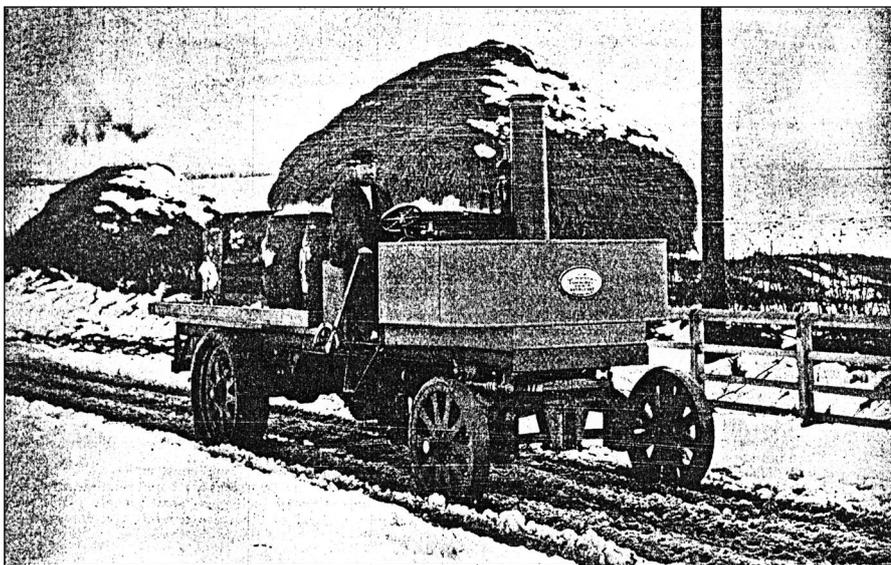
Während des Ersten Weltkriegs legte die Berliner Maschinenbau-A.G. eine kleine Serie von Straßenzügen und Dampflastwagen für das kaiserliche Heer auf. Diese Fertigung lief nach Kriegsende aus.



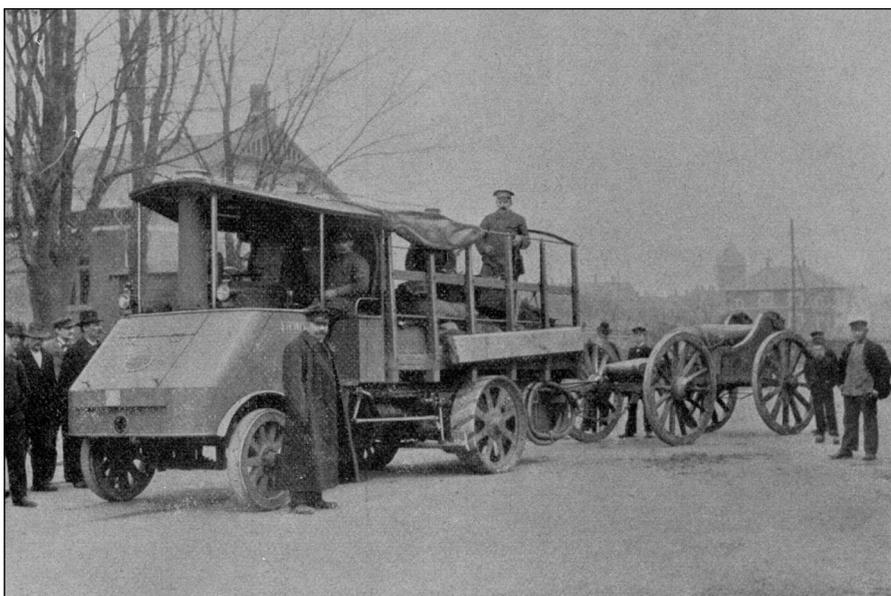
Konstruktion des Dampflastwagens System Thornycroft der Berliner Maschinenbau Akt.-Ges. 1901



Dampfplastwagen (System Thornycroft) 1901



Dampfplastwagen (System Thornycroft) 1901 für das deutsche Kriegsministerium



Dampfplastwagen (System Thornycroft) 1901 im Manöver-Versuch bei Preußens Heer