



1947

Fritsch
1947

Die Firma W. Hans Fritsch, Transportmittel und Kraftanlagen, Dresden A 20, Lockwitzer Straße 4. I., entwickelte 1947 zwei Dampf-Zugmaschinenmodelle, die auf der Konzeption des Ingenieurs Rudolf Hasenzahl und der Firma Gebr. Sachsenberg, Dresden-Roßlau (> Sachsenberg, > LOWA), basierten. Diplom-Ingenieur Werner Hans Fritsch hatte von Sachsenberg eine Lizenz übernommen und diese in Verbindung mit eigenen Erfahrungen, insbesondere aus der Entwicklung von Schnellverdampfern für Kraftwagen, kombiniert und weitergeführt.

Die größere Zugmaschine DZ-80 wurde auf der Leipziger Messe 1947 vorgestellt. Ausgerüstet war sie mit einem 120-PS-Dreizylinder-Kreuzkopfmotor, zweigängigem Überholklauen-Kupplungsgetriebe und einem La-Mont-Eckrohrdampfkessel, den auch Butenuth (> Econom) in Berlin benutzte. Zum Anfahren wurde zur Luftzuführung ein Elektrogebläse verwendet und bei Dauerbetrieb setzte ein Gebläse den Lüfter in Gang.

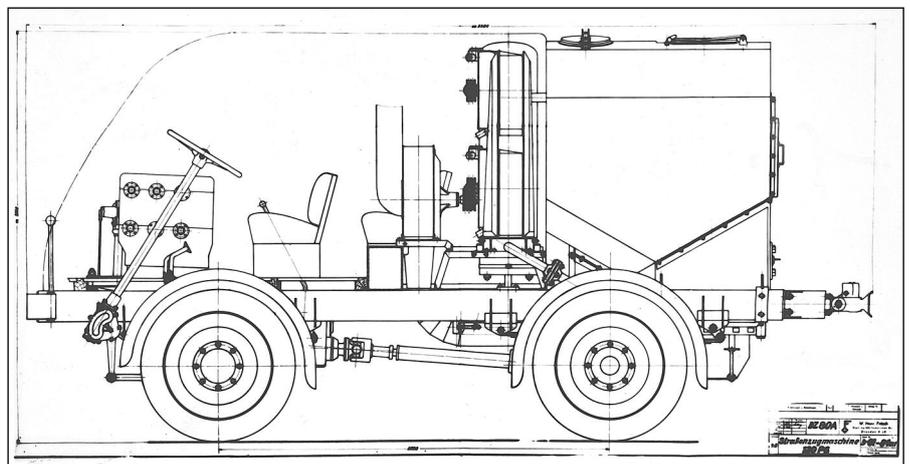
Die wichtigsten Daten des Fahrzeugs: Radstand 3000 mm, Spur vorn 1646 mm, hinten 1680 mm, Bodenfreiheit 280 mm, Betriebsgewicht 6,8 t, Dampfdruck 25 atü bei 300 Grad Celsius. Die Fahrleistung mit 20 t auf ebener Straße betrug 35 bis 40 km/h, mit 30 t waren es 25 bis 30 km/h.

Bei der kleineren Zugmaschine DZ-25 handelte es sich um einen dampfbetriebenen Straßenschlepper mit 25 PS, der auch in der Landwirtschaft Verwendung finden sollte.

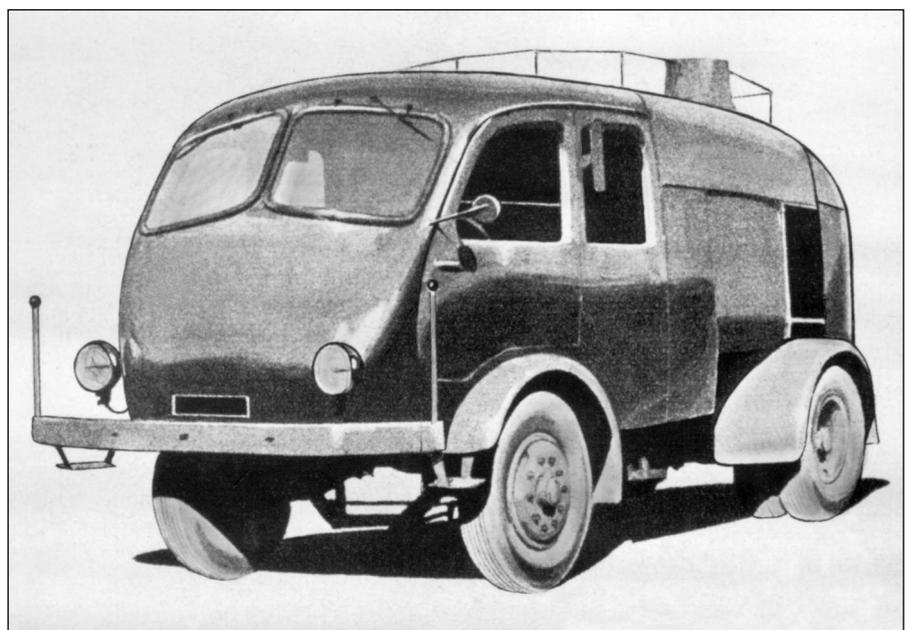
Fritsch beschränkte sich ausschließlich auf diese Zugmaschinen und pro-



Bau der Fritsch-Dampfschlepper-Kleinserie in Meißen 1948 ¹



Fritsch-Zugmaschine D 80 A Konstruktionszeichnung 1948 ¹



Der 1947 Fritsch zugeschriebene Dampfschlepper gleicht dem der Gebr. Sachsenberg ¹

pagierte sie als überzeugende Beispiele für die Machbarkeit des Dampfantriebs in Deutschland.

Für die Trümmerbeseitigung in Deutschland war von Diplom-Ingenieur Rudolf Hasenzahl der Bedarf von 30 000 Dampfschleppern errechnet worden. Der Verein deutscher Ingenieure gründete 1948 sogar einen Fachausschuss für Dampffahrzeuge. Fritsch wurde Leiter des Arbeitsausschusses „Dampfstraßenverkehr“ der Fachabteilung „Verkehr“ in der damaligen Sowjetzone.

Nach der Enteignung und Verstaatlichung der Privatbetriebe durch den Befehl 64 der sowjetischen Besatzungsmacht vom 1. Juli 1948 entwickelten die nunmehr volkseigenen Betriebe VEB EKM Elbwerft Rosslau und VEB Lowa Waggonbau Werdau (> LOWA) die Dampf-Straßenzugmaschinen weiter.



Von Fritsch weiterentwickelter Dampf-Acker-/Straßenschlepper DZ 25 1947