

1939 – 1945



21.01.1950 – 605 369



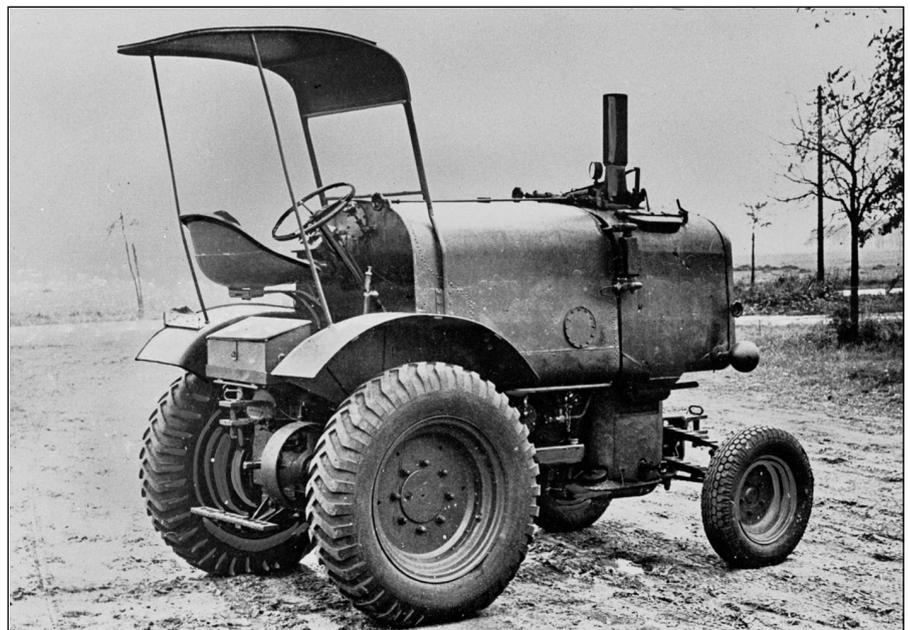
Sachsenberg-Schlepper für Acker und Straße¹

**Sachsenberg
1941 – 1949**

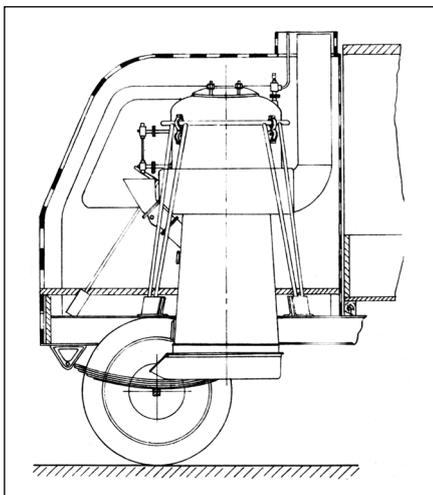
Die Dessauer Schiffswerft Gebrüder Sachsenberg A.-G. (gegr. 1844, Aktiengesellschaft ab 1908 bzw. 1917) in Roßlau/Elbe baute Fluss- und Küstenschiffe, Dampfmaschinen und -kessel.

Im Jahr 1862 erprobten sich die Roßlauer am Bau von Lokomobilen und Straßen-Dampfwagen. Ein Versuchsfahrzeug, von dem keine Abbildung bekannt ist, nahm erfolglos am 16. Juli an der internationalen landwirtschaftlichen Ausstellung in Hamburg teil.

In dieser Tradition und da die anderen Nutzfahrzeugproduzenten mit Rüs-



Sachsenberg-Ackerschlepper-Version DS 2¹



Aggregat im Fahrerhaus¹



Sachsenberg-Dampfplastwagen auf Basis eines ausrangierten Foden-Lkw 1941¹

tungsaufträgen ausgelastet waren, wurde 1941 nach Plänen der Ingenieure Rudolf Hasenzahl und K. Beneke eine vom Schrott gerettete englische Foden-Frontlenker-Dampfzugmaschine für den Kraftwagenspediteur Fritz Bäte in Hannover überholt und umgebaut. Das Fahrzeug erhielt eine 50-PS-Zweizylinder-Maschine, die im Kondensationsbetrieb arbeitete. Bei einer mittleren

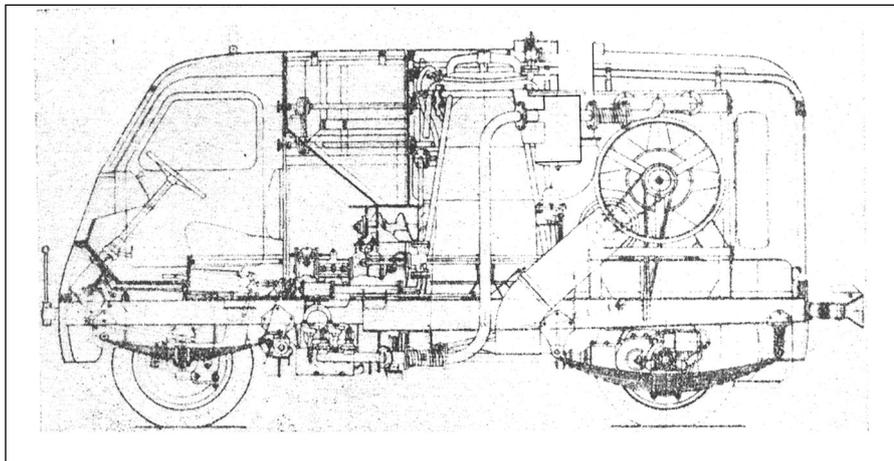
Geschwindigkeit von 35 km/h zog sie zwei Anhänger mit 10 t Nutzlast.

Nach ersten Erfahrungen stellten die Gebr. Sachsenberg Ausgangs 1941 einen weiteren Dampfswagen Typ DW 60.1 (Bauart Hasenzahl) von 70 PS auf ein altes, umgebautes Dürkopp-Fahrgestell, dessen mittlere Geschwindigkeit bei 33 km/h lag und der 12 t ziehen konnte. Die Reichweite lag mit ei-

ner Füllung bei etwa 150 km. 1943 gingen die Entwicklungsarbeiten auf die Kraft-Fahrzeug-Kommission beim Ministerium für Rüstungs- und Kriegsproduktion über.

1944 entwickelte Hasenzahl den Straßenschlepper-Dampfswagen Typ DW 60.2. A mit einer liegenden, doppeltwirkenden 60-PS-Zweizylindermaschine. Mit einer Füllung Koks lag die Reichweite mit 230 km etwa doppelt so hoch wie bei der ersten Dampfmaschinenausführung. Daneben fertigte man bei Sachsenberg eine leichtere 25-PS-Dampf-Zugmaschine für Acker und Straße. Diese war mit einem Sachsenberg-Sentinel-Dampferzeuger (Quersiederkessel) mit Auspuff versehen. Als Antriebsmaschine diente hier ein Vierzylinder-V-Motor mit Ventilsteuerung in Tauchkolbenbauart. Die Reichweite betrug 80 km bei 16 km/h. Der Schlepper wog 3,2 t und zog auf der Ebene 5–8 t Ladung.

Im Januar 1945 befanden sich im Werk der Gebr. Sachsenberg 17 Exem-



Antriebstechnik des Versuchsfahrzeugs 1941 ¹



Sachsenberg-Versuchszugmaschine DW 60.1 auf Dürkopp-Chassis 1941 ¹

plare des 65-PS-Zugwagens mit Kondensationsbetrieb, drei 65-PS-Zugmaschinen mit Auspuff und drei der 25-PS-Zugmaschinen mit verschiedenen Kessel- und Maschinenentwicklungen. Da mit Fried. > Krupp eine Arbeitsgemeinschaft für den Serienbau gegründet worden war, befanden sich 50 weitere Acker-/Straßen-Schlepper im Krupp-Werk, Bamberg, in Bau. Aufträge zum Bau gepanzerter 20-t-Dampf-Vollketten-Schlepper hatten neben Krupp auch > Famo, > Henschel und Skoda erhalten.

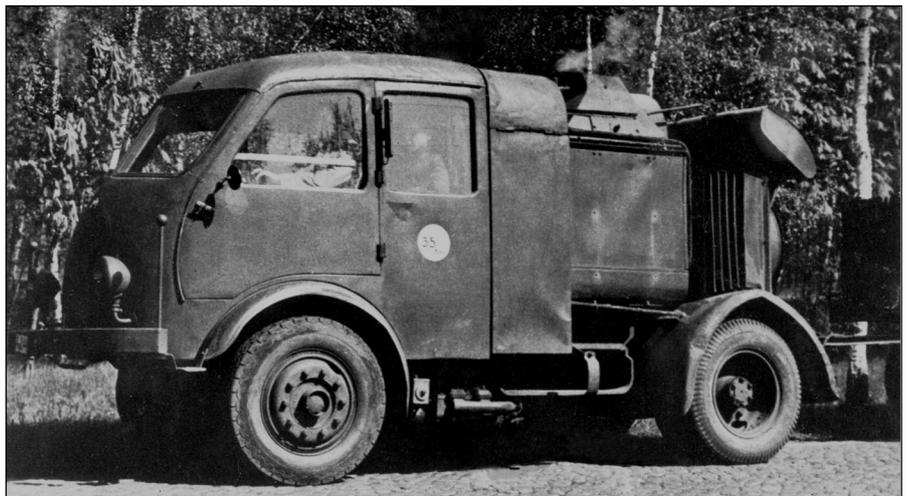
Nach Kriegsende bekam der an der Dampffahrzeug-Entwicklung beteiligte Dipl. Ing. Werner Hans > Fritsch, Dresden, eine Nachbaulizenz. Er führte die Arbeiten weiter und baute eine schwerere Straßenzugmaschine. Diese wurde auf der Leipziger Messe 1947 vorgestellt.

Es folgte ein Auftrag über 10 weitere Zugmaschinen. Für die Maschine wurde eine Zweizylinder-Kreuzkopfausführung gewählt. Der Aktionsradius war auf 350–400 km erhöht worden.

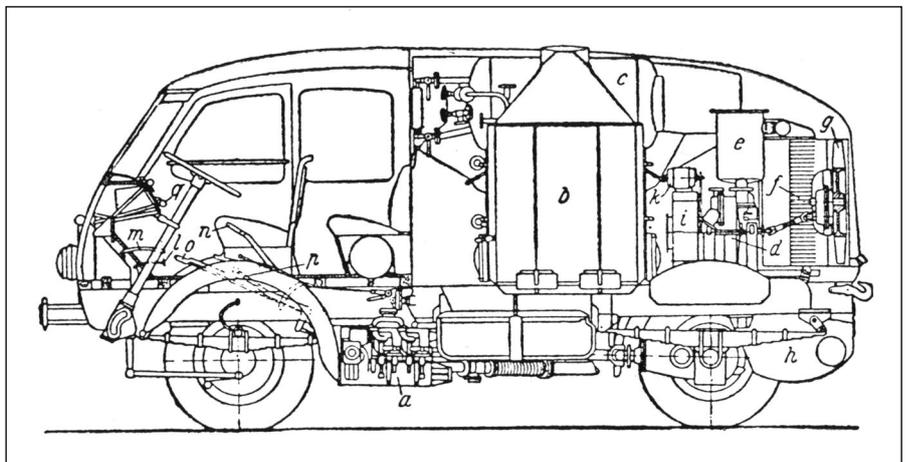
Nach der Gründung der DDR ging die Produktion der schweren Zugmaschine 1949 an den VEB Lokomotiv- und Waggonbau (> Lowa), Werdau. Lowa wurde 1952 in VEB IFA Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ umbenannt.



Sachsenberg-Dampfschlepper bei Versuchsfahrten durch die EKM



Sachsenberg-Dampfschlepper bei Versuchsfahrten ¹



Sachsenberg-Dampfschlepper mit 70 PS (Bauart Hasenzahl) ¹