

Voll dampf voraus

1901-03-27 – 54 193

Stoltz
1901 – 1910

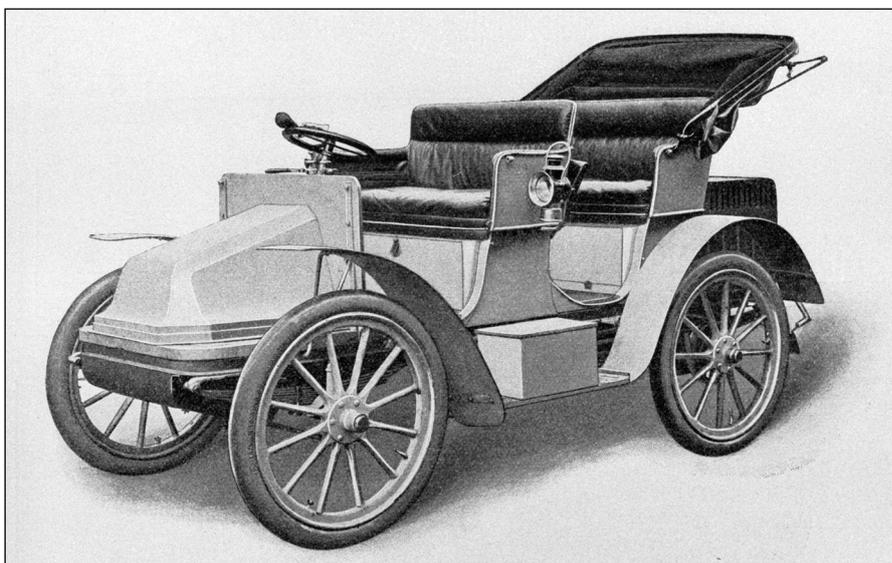
Der Ingenieur Peter Stoltz, Berlin, Friedrichstraße 138, technisches Büro: Albrechtstraße 14, Berlin NW 6, war Fachmann im Dampferzeugerbau.

1901 erhielt er Patente auf einen explosions-sicheren „Sicherheits-Rohrplatten-Dampferzeuger“. Dieser war aus dem vollen Material herausgearbeitet und wies so keine Nahtstellen auf. Der Dampf konnte auf 380 °C erhitzt und mit 50 atü Spannung genutzt werden. Versuche der Königlich Mechanisch-Technischen Versuchsanstalt, der Vorläuferin der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM), lieferten den Beweis, dass die Rohrplatten erst bei einem Druck von 770 bis 880 atü barsten. Außer in Schienenfahrzeuge fanden die Stoltz'schen Dampferzeuger auch im Straßenfahrzeug-Bau Eingang.

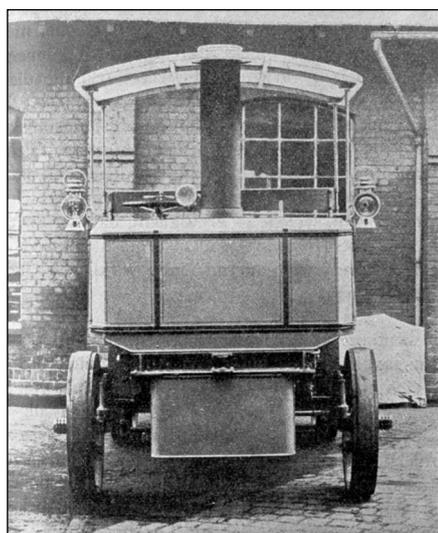
Stoltz ließ 1902 bei der Motorfahrzeugfabrik Deutschland G.m.b.H., Berlin, einer eigens zu diesem Zweck gegründeten „Studiengesellschaft“, den



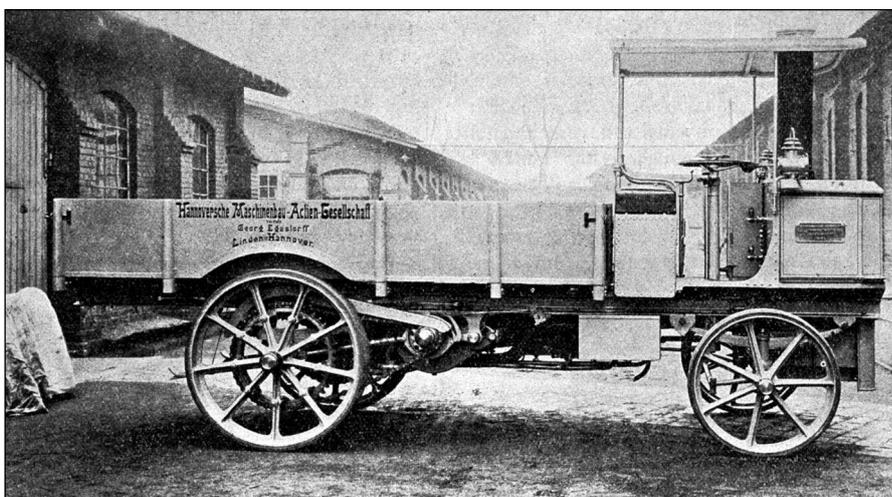
Die Krupp'sche Ausführung des Dampf-Lastwagens Patent Stoltz nahm 1907 an der Lastwagen-Konkurrenz teil ¹



Dampf-Tonneau „Patent Stoltz“ der Motorfahrzeugfabrik Deutschland Modell 1903 aus dem Jahr 1902 ¹



Front des Stoltz-Dampf-Lastwagens ¹



Die Hannoversche Maschinenfabrik Akt.-Ges. realisierte den Dampf-Lastwagen „System Stoltz“ und präsentierte ihn 1906 in Berlin ¹



Der Stoltz-Dampfbus in der Berliner Liesenstraße im Herbst 1907 ¹

D	DAMPF	=	Lastwagen	}	Patent Stoltz
			Omnibusse		
			Eisenbahn-Motorwagen		
der billigste Wagen im Betriebe					
FRIED. KRUPP :: Aktiengesellschaft :: Germaniawerft, KIEL		Hannoversche Maschinenbau-Akt.- Ges. vorm. GEORG EGESTORFF, :: :: Linden vor Hannover :: ::	Eisenwerke Gaggenau- :: Akt.-Ges. :: Gaggenau i. Baden		
Anfragen nur an Peter Stoltz, Generalvertretung ■ Berlin NW. 6, Albrecht-Strasse 14.					

Werbung der Generalvertretung Peter Stoltz für seine Dampf-Fahrzeuge ¹



Dampf-Omnibus der Pariser Société Anonyme des Generateurs Economiques mit Dampf-
motor Lizenz Stoltz 1908 ¹

von ihm konstruierten Dampfplastwagen bauen. Er wurde auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin 1903 vorgestellt.

Dort zeigte die Germania-Werft, Kiel-Gaarden, eine Tochtergesellschaft der Friedrich > Krupp A.-G., Essen, Interesse an dem Fahrzeug und kaufte die Stoltz'schen Patente. 1905 entschloss sich die Krupp A.-G., die Produktion von Dampfswagen (Omnibussen, Lastwagen und Eisenbahnmotorwagen) zu intensivieren. Krupp erteilte wiederum Nachbaulizenzen an die Hannoversche Maschinenbau A.-G., vorm. Georg Egestorff, Hannover (> Hanomag) und die Eisenwerke Gaggenau A.-G., Gaggenau (Baden).

Unter der Mitwirkung von Stoltz wurde im gleichen Jahr mit der Produktion bei der Hanomag begonnen. Eine Fertigung in Gaggenau nicht belegt, obwohl zeitgenössische Annoncen die Eisenwerke Gaggenau erwähnen und sie dort auch 1907 aufgenommen worden sein soll. Gleichfalls unbekannt bleibt, ob die Schweizerische Lokomotiv-Maschinenfabrik in Winterthur die 1906 erworbenen Patente auswertete. Für Österreich, Ungarn, Italien und England befand sich die Alleinlizenz der Stoltz'schen Patente im Besitz der Ungarischen Waggon- und Maschinenfabrik Akt.-Ges. in Raab und Wien.

Als Generalvertreter für alle Firmen, die Dampf Fahrzeuge, Dampf-Lastwagen, Omnibusse, Traktore, Eisenbahnmotorwagen nach seinen Patenten bauten, trat Stoltz mit seiner Firma Peter Stolz, Technisches Bureau, Berlin NW 6, Albrechtstraße 14 auf.

Auf dem vorderen Teil des Chassisrahmens war der Kessel montiert, unter dem sich das Rost und der abklappbare Aschkasten befand. Aus den seitlich angeordneten Brennstoffbehältern, die 0,15 t Gaskoks für ca. 80 km Fahrt fassten, fiel der Brennstoff automatisch auf das Rost, sobald ein Hebel betätigt wurde. Der Dampf floss in die je nach Ausführung stehend oder liegend angeordnete zweizylindrige Verbundmaschine, die unter der Mitte des Wagens lag. Weder Rauch noch Funken traten aus. Die Kraftübertragung erfolgte per Kette. Das Kondenswasser lief zu einem Behälter mit 200 l Wasser (für

100 bis 120 km Fahrt) Fassungsvermögen, der sich unter dem Fahrersitz befand, zurück. Eine Fußbremse, die auf die Maschine wirkte, und eine durch eine Kurbel betätigte Bremse, die mit einem Gestänge auf die Hinterräder wirkte, waren vorhanden. Zur Dämpfung des Fahrgeräusches presste man Eisenreifen auf eine Gummilage hydraulisch auf. Die Geschwindigkeit lag bei ca. 12 km/h.

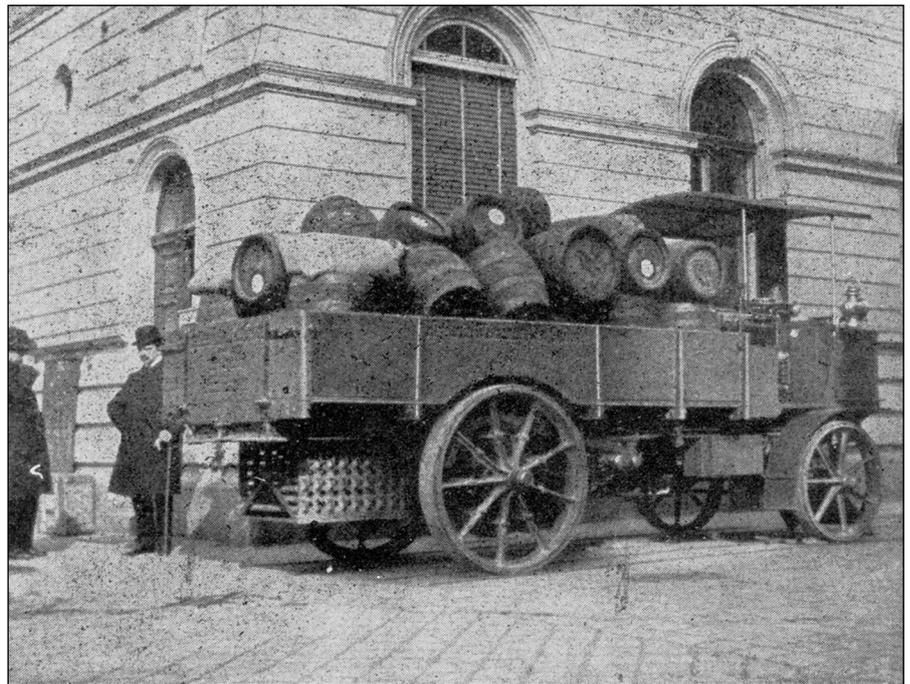
Bereits 1905 nahmen zwei Krupp'sche Exemplare an einer militärischen Konkurrenz-Fahrt teil, sie trugen selbst 4 t und zogen einen Anhänger mit 2,5 t Nutzlast. Doch waren sie selbst auf Dauer überlastbar mit 5 t auf dem Maschinenwagen und 5 t auf dem Hänger (gesamt 10 t). Krupp erprobte auch den Einsatz von Petroleum. Der Tank hing am Heck.

1906 stellte Hanomag auf der IAA in Berlin den kleinsten Typ des Stoltz'schen Dampf-Lkw mit einer 20/25-PS-Maschine aus. Seine Nutzlast betrug 3,5 t, mit Anhänger 2 t mehr.

Auf der Versuchsfahrt der Preußischen Verkehrstruppen im September/Oktober 1907 nahmen drei Modelle, der kleine Typ, eine 28/30 PS-Version mit 4 t Nutzlast und ein Omnibus, teil. Neben Gaskoks konnte auch Petroleum verfeuert werden. Die Fahrzeuge fielen jedoch wegen verschiedener Defekte, hauptsächlich an der Pumpe, aus. Als nachteilig erwies sich auch, dass alle 20 bis 30 km neues Wasser getankt werden musste. Beim Kaiser-Manöver im Herbst 1908 beteiligten sich sowohl die 20/25-PS- als auch 30/35-PS Stoltz-Dampfwagen mit Anhänger mit den gleichen Schwierigkeiten wie im Vorjahr.

Neben den erwähnten Typen war bei Hanomag noch eine Schwerlastversion für 6 t mit einer 30/35 PS Maschine im Programm.

Zwei Omnibusversuchslinien wurden 1907 mit Stoltz'schen Dampfwagen eingerichtet. In Hannover setzte die Hannoversche Straßenbahn einen Bus auf den Linien Stoltzstraße – Hainholz und Steintor – Vinnhorst ein. In Berlin fuhr ein Bus zwischen dem Halleschen Tor und der Chausseestraße. Noch im selben Jahr brach man die Versuche ab. Nicht zuletzt beim Publikum stieß der



30/35-PS-Dampf-Lastwagen für Fassbiertransport 1907, Heckansicht des Sechstonners ¹



Dampf-Lastwagen für Fassbiertransport ¹



Dampf-Lastwagen im Dienst der Stadtreinigung Köln 1908 ¹

Dampfbetrieb auf Widerstand.

Der Berliner Dampf-Bus machte sich auf die Reise zu einer Konkurrenz nach Paris, auf der entschieden werden sollte, welcher Omnibustyp ab 1910 für den innerstädtischen Verkehr beschafft werden sollte.

Die Wahl fiel nicht auf das Stoltzsche Dampfgefährt, überzeugte jedoch die Pariser Firma S.A.G.E. (Société Anonyme des Generateurs Economiques) so, dass sie unter Mitwirkung von Stoltz 1908 einen veränderten 3,5–4-t-Typ als Omnibus baute. Seinen V-förmigen Dampfmotor fertigte die Firma A. Tourand & Cie., Suresnes, Seine. Nun lag der Kondensator vorne, der stehende Motor unter dem Fahrersitz und hinter diesem der Dampferzeuger mit Koksbehältern und Wasserreservoir. Die Kraftübertragung erfolgte mit Kardan und Kette auf die Hinterräder. Diese Anordnung verlieh dem Omnibus nun das begehrte Aussehen eines benzinbetriebenen Frontlenkers.

Eine letzte Einsatzmöglichkeit erprobte die Stadt Köln mit gekauften 5000-l-Sprengwagen und einem versuchsweise geliehenen Müllabfuhrwagen auf Stoltz-Dampfwagen der Hanomag 1908. Spätestens 1910 scheint der Bau der Stoltz'schen Dampf-Omnibusse und -Lkw eingestellt worden zu sein.

Die einfacher zu bedienenden und schnelleren Otto-Motor-Fahrzeuge hatten sich durchgesetzt, und Peter Stoltz gründete am 4. Dezember 1911 die Novo-Motoren-Gesellschaft m.b.H., Berlin, zur Herstellung von Verbrennungsmotoren eigener Konstruktion.