

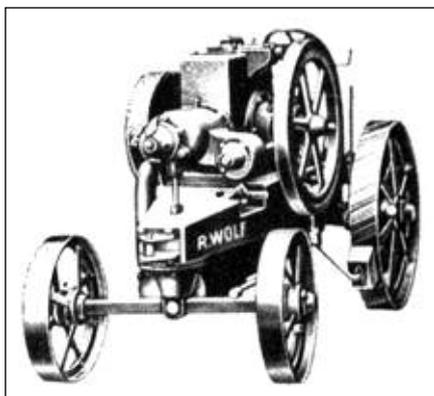
R.WOLF

1924

Wolf
1911 – 1925

Die Maschinenfabrik R. (Rudolf) Wolf (Akt.-Ges ab 1913), Magdeburg-Buckau gehörte mit zu den Firmen, die auf Grund ihrer langjährigen Erfahrungen im Heißdampf-Lokomobilbau und bei Versuchen (um 1911) mit Straßenzuglokomotiven gegen Ende des Ersten Weltkriegs, wie unter anderen auch > Badenia, den Auftrag der Heeresverwaltung erhielt, Dampfplastwagen und -straßenlokomotiven zu bauen.

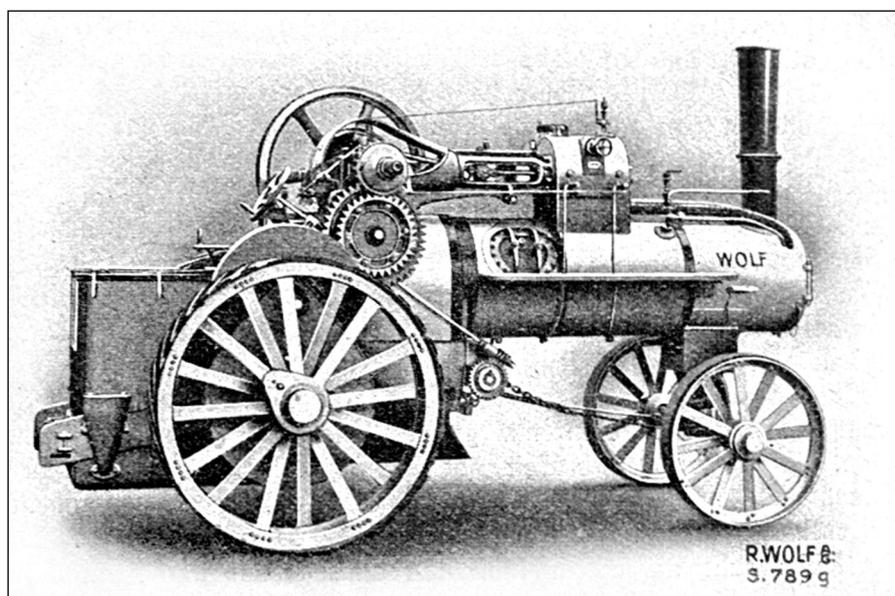
Es wurden vier unterschiedliche Heißdampf-Straßenlokomotiven produziert, die Typen HS 1 bis HS 4 mit 18 bis 32 normaler und 22 bis 40 maximaler Brems-PS-Leistung und 10,5 bis 20 t Zugkraft. Jeder beliebige Brennstoff konnte verheizt werden. Für den Betrieb mit Holz wurde hinten ein Holzbehälter angehängt. Das Fahrzeug hatte einen Röhrenkessel, der für 10 atü Betriebsdruck ausgelegt war. Auf diesem war eine einzylindrige Maschine angebracht, die mit 350° heißem, in einem Gegenstromüberhitzer gewonnenen Dampf angetrieben wurde. Die Kraftübertragung auf die beiden Hin-



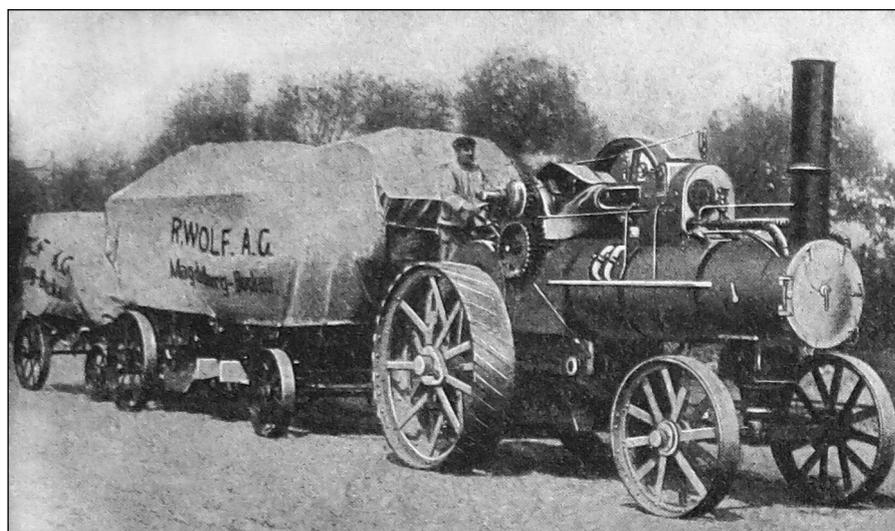
Der Schlepper Werwolf mit 15 PS ähnelte sehr dem Lanz-Bulldog 1926 ¹



Wolf-Dampfplug von 1925, der auch als Straßenlokomotive genutzt wurde ¹



Wolf-Heißdampf-Straßenzugmaschine 1921 ¹



Wolf-Heißdampf-Straßenzugmaschine 1918 ¹

terräder erfolgte durch ein Zahnradtriebwerk. Durch zwei Übersetzungen konnte bei unverändert 240–250 U/min 3 oder 6 km/h schnell gefahren werden. In das zweite Vorgelege war ein Differential eingebaut. Gebremst wurde mit Dampf und einer Handspindelbremse. Das Schwungrad konnte auch als Riemenantrieb für Maschinen aller Art genutzt werden. Eine Seilwinde war serienmäßig eingebaut. Der Inhalt von Wassertank und Kohlenbunker reichten für 20–30 km Fahrt. Zwei Personen, ein Steuermann und ein Maschinist, wurden für die Bedienung benötigt.

Nach dem Ersten Weltkrieg waren die Straßenlokomotiven selbst in den Straßen Berlins keine Seltenheit, da die Preise für schwere Zugpferde um 325% und für Zugochsen um 184% gegenüber 1914 gestiegen waren.