



Wöhler'sches Fabrikwappen

**Wöhler
1880 – 1883**

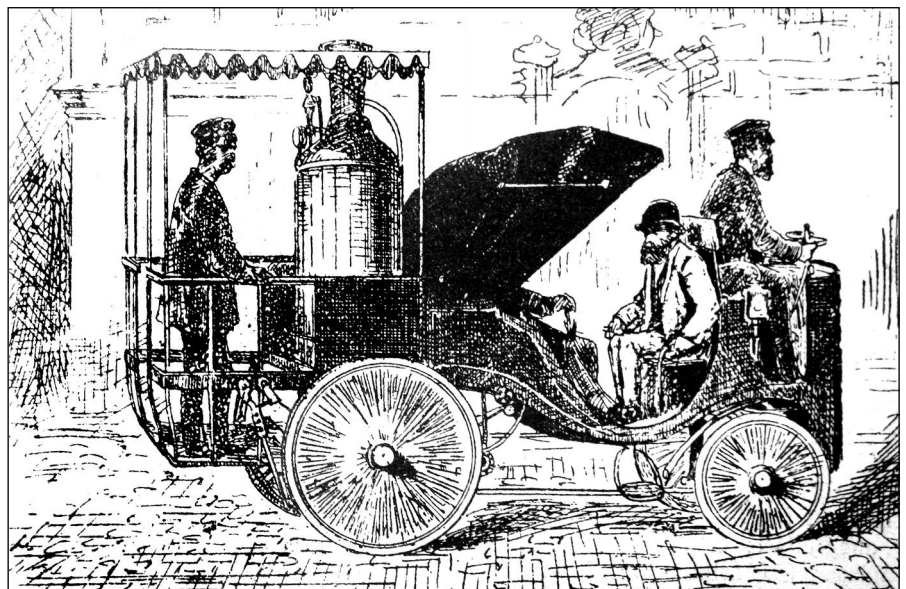
Johann Friedrich Ludwig Wöhler (16. September 1798, Kiel – 31. März 1877, Berlin) gründete 1843 am damaligen Stadtrand Berlins, Chausseestraße 36/37, seine „Maschinenfabrik und Eisengießerei F. Wöhler“. Wöhler gehörte bald zu den berühmten Lokomotivfabrikanten.

Krankheitsbedingt überführte er sein Unternehmen 1872 in die „F. Wöhler'sche Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei Act.-Ges.“.

Eine Lokomotiven-Absatzkrise nach 1876 lenkte den Blick auf die Dampfwagen des französischen Glockengießers und Automobil-Pioniers Amédée Bollée (10. Januar 1844 – 20. Januar 1917) aus Le Mans/Sarthe.

Bollée hatte 1873 einen Dampf-Break für 12 Personen mit dem Namen „L'Obéissante“ (Die Gehorsame) gebaut. Eine achtzehnstündige Fahrt nach Paris 1875 geriet zum Triumph. Für das Bollée-Motor-System erhielt der französische Ingenieur Léon Le Cordier eine Lizenz. Der Antrieb des nächsten Bollée-Dampfwagens, „La Mancelle“ (Mädchen aus Le Mans), erfolgte erstmals über einen Frontmotor (10 PS). Es gab ein Getriebe, Differential und sogar Scheinwerfer. Das sieben-sitzige Victoria-Coupé zeigte man erstmals auf der Pariser Weltausstellung 1878, 1879 brillierte es in Wien vor Kaiser Franz Josef. Dort wurde am 12. Juni 1879 von Le Cordier mit österreichischen Interessenten eine weitere Verwertungsgesellschaft etabliert, die kurz darauf ihre Rechte nach Deutschland veräußerte.

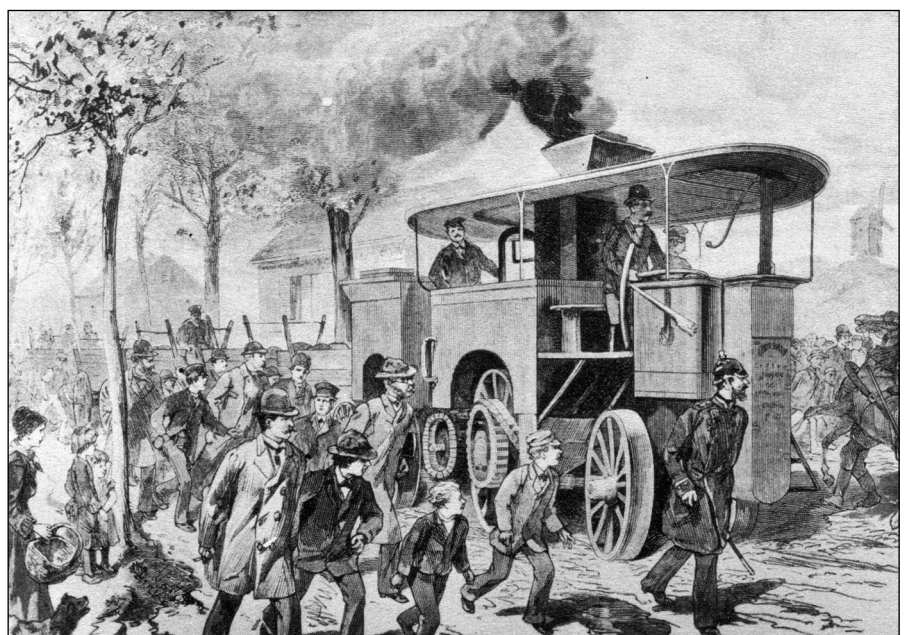
Le Cordier engagierte sich in Berlin gemeinsam mit Berthold Aron, einem



Berliner Dampfroschke von Wöhler nach Bollée-Patenten 1880



„La Mancelle“ in Berlin im Sommer 1880 mit Dampfstraßenbahn-Konkurrenz im Versuchsbetrieb zwischen Pankow und Schönhauser Tor. Der Dampfwagen avancierte zum ersten automobilen Medienstar Deutschlands. ¹



Dampfschlepper „L'Elisabeth“ beim Probelauf bei Berlin im Herbst 1880. ¹

Mitglied der Bankfamilie Gebrüder Aron in der „Dampfwagen Centralgesellschaft“ zur Nutzung der Bollée-Patente in Deutschland, Russland und mehreren anderen europäischen Ländern. Amédée Bollée behielt seine Rechte für Frankreich und England.

Die Wöhlert'sche Aktiengesellschaft erhielt am 17. Juli 1879 eine Bau-Lizenz für Bollée-Straßenwagen. Damit avancierte Wöhlert zum ersten Automobilproduzenten in Deutschland.

„La Mancelle“ wurde das erste Serien-Straßenfahrzeug der Welt. Fünfzig Exemplare sollen insgesamt entstanden sein, davon allein fünfzehn bei Wöhlert. Es avancierte zudem mit diversen Abbildungen zum ersten automobilen Medienstar, Spielzeug-Miniaturen begeisterten die wohlhabenderen Kinder.

Ab 20. August 1880 fuhr „La Mancelle“ in Berlin im Testbetrieb. Zwischen dem 9. Oktober und 16. November erprobte Wöhlert zudem einen Bollée-Dampfschlepper (100 PS), „L'Elisabeth“, eine Schwester der in Frankreich berühmt gewordenen „Marie-Anne“. Ihre vier Hinterräder dienten dem Antrieb. Acht Anhänger mit einem Gesamtgewicht von je 5 Tonnen konnten geschleppt werden. Bei den sieben veranstalteten Versuchsfahrten traten verschiedene Störungen auf, so dass die Militärverwaltung, die sich für die Versuche interessierte, den Schlepper für Kriegszwecke ungeeignet erklärte.

Es heißt, bei Wöhlert seien 1881 ein aus der Mancelle entwickelter Dampfpostwagen („Avant-Courier“ – Eilbote), der Dampfomnibus „La Nouvelle“ (Die Neue), eine doppelte Dampfmaschine sowie eine leichte Lastzugmaschine „La Rapide“ (Die Schnelle) gebaut worden, andererseits wird als Herkunftsort aber auch Le Mans genannt.

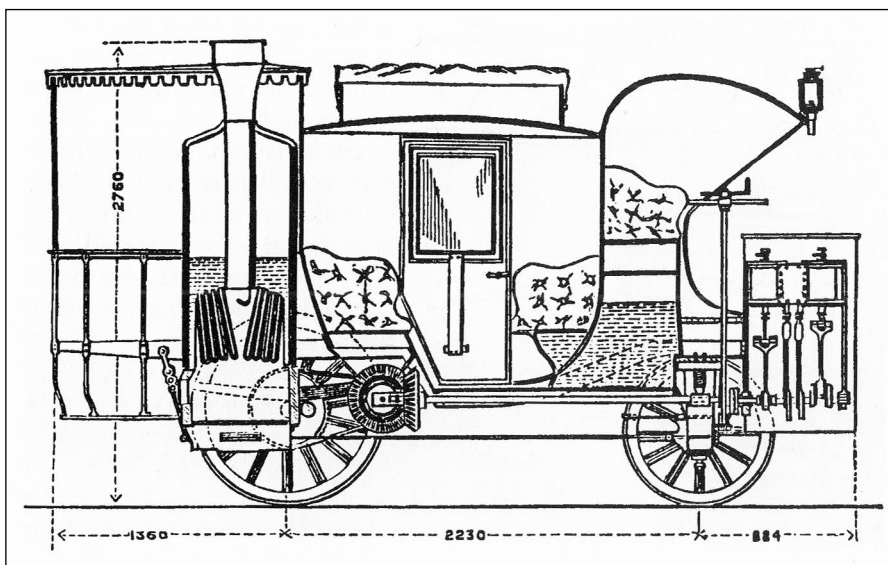
1881 erprobte der Rittmeister a. D. de Bary zwei Dampf-Kaleschen für acht Fahrgäste. Sie liefen in Rostock und ab 15. August bis Ende September 1881 im regelmäßigen Linienverkehr zwischen den Ostseebädern Bad Döberan und Heiligendamm.

Alle Versuche wurden wegen „nachteiliger Eingriffe in die Ordnung des allgemeinen Verkehrs“, insbesondere aber wegen Beschädigungen an der Pflasterung verboten.

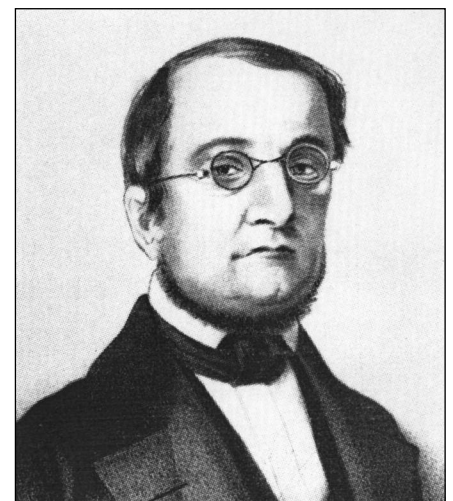
Der Versuch, Straßen-Dampfwagen in Deutschland einzuführen, hatte dem Wöhlert'schen Unternehmen keine Rettung gebracht, es ging am 25. Juni 1883 in Konkurs. 1884 liquidierte auch die Dampfwagen-Gesellschaft.

Amédée Bollées Bemühungen erwiesen sich trotz vieler einzelner Erfolge als finanzieller Fehlschlag. Mit der 16-sitzigen Dampf-Postkutsche Delligence für den Marquis de Bloc, die bis 1900 fuhr, und einer kleinen zweisitzigen Dampf-Voiturette gab Amédée Bollée père (père – Vater) 1885 den Dampfwagenbau auf.

Die Söhne traten in des Vaters Fußstapfen. Amédée-Ernest-Marie Bollée (bekannt als Amédée Bollée fils (fils – Sohn; 13. Januar 1867 – 14. Dezember 1926) baute mit seinem Vater Dampfwagen und von 1896 bis 1923 Benzin-Automobile, u. a. bei > De Dietrich in Elsaß und Lothringen. Die Firma seines Bruders Léon Bollée (2. April 1870 – 19. Dezember 1913) erzeugte Autos von 1896 bis 1931



Aus „La Mancelle“ wurde 1880 bis 1881 die Dampfmaschine „Avant-Courrière“ oder „Avant-Courier“ entwickelt



Johann Friedrich Ludwig Wöhlert, 16.09.1797 – 31.03.1877