

Christoph 1905 – 1907

Die 1835 von dem Kupferschmiedemeister Johannes Ehregott Christoph gegründete Maschinenfabrik J. E. Christoph, Act.-Ges., Muskauer Strasse, Niesky bei Görlitz, besaß einen guten Ruf als Hersteller von Eisenbahnbedarf, Dampfmaschinen und Dampfkesseln. In der Landwirtschaft kannte man sie als Lieferantin von Brennereianlagen.

Nach Plänen des Ingenieurs Adolph > Altmann (> Keller, > MMB, > Kraftfahrzeug-Werke) nahm man 1902 den Bau von Spiritusmotoren auf. Ziel war, dem Spiritus als heimischem Kraftstoff neue Absatzmöglichkeiten zu erschließen. So entstand auch eine sogenannte „Vorspanmaschine“ mit Vorderrad-antrieb, mit der Christoph im September 1905 an einem von der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft ausgeschrieben Wettbewerben teilnahm, wenn auch ohne Erfolg.

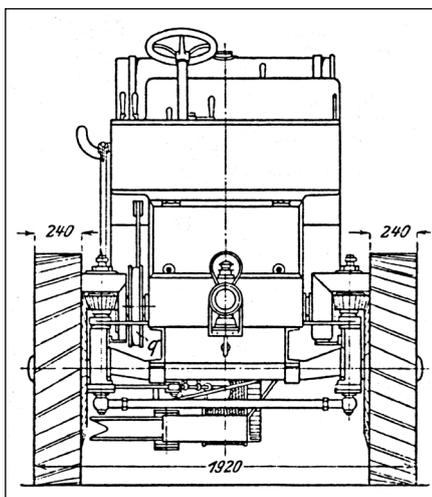
Der „Christoph-Schlepper“ (auch „Niesky-Zugmaschine“ genannt) besaß einen einzylindrigen Spiritusmotor, der wie eine ortsfeste Maschine konstruiert war. Bei 300 U/min leistete das Aggregat 23 PS. Für die Kühlung sorgte ein Verdampfungskühler, bei dem das Kühlwasser den Zylinder in einem offenen Behälter umgab. Das Wasser musste deshalb in recht kurzen Abständen aufgefüllt werden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 7,6 km/h. „Auf guter Straße“ konnten 3,5 t Nutzlast be-



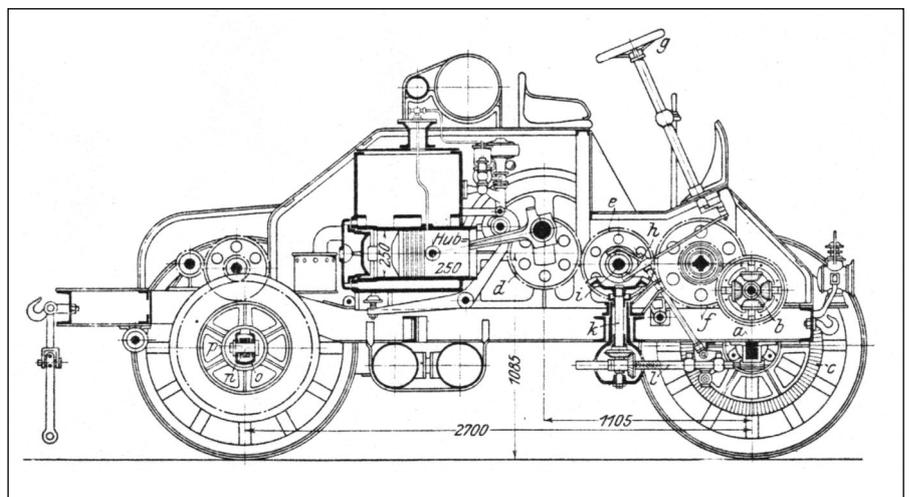
Die Christoph-Vorspanmaschine bei der Lastwagenkonkurrenz 1905 ¹



Seitenansicht der Vorspanmaschine aus Niesky ¹



Der Christoph-Schlepper von hinten ¹



Konstruktionszeichnung des Christoph-Schleppers mit liegendem Einzylindermotor ¹

wegt werden. Die schweren Zugmaschinen sollten nicht nur zum Schleppen verwendet werden, sondern auch per Riemenantrieb auf dem Feld Dreschmaschinen zum Laufen bringen

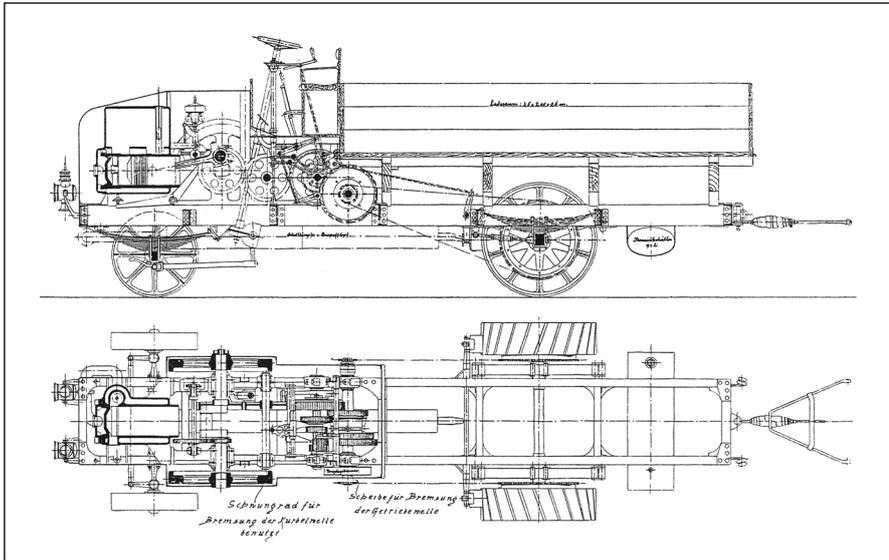
und somit eine Lokomobile überflüssig werden lassen. Zwischen zwei Schleppern wollte man per Seilwinde auch einen Seilflug ziehen wie beim Zweimaschinen-Dampfflug-System. Chris-

toph bot für seine Zugmaschinen auch Motoren von 25 bis 30, von 50 bis 60 und von 60 bis 70 PS an. Allradantrieb war geplant, doch verlief die Geschichte im Sand.

1906 stellte Christoph einen Lkw-Prototypen auf die Räder. Das dem Schleppermotor ähnliche, ebenfalls liegend eingebaute Aggregat (24 PS bei 400 U/min) trieb über Zahnrad- und Kettengetriebe die Hinterräder an. Ein von Altmann patentiertes System mit Fliehkraftregler steuerte die Gas-Luftgemisch-Zufuhr des Motors, der ausschließlich für Benzinbetrieb ausgelegt war. Zwei große Schwungräder wurden bei Bedarf zum Bremsen der Kurbelwelle herangezogen. Eine Scheibe bremste die Getriebewelle.

Es blieb bei diesen Fahrzeug-Versuchen, die 1907 beendet wurden.

1921 ging die Firma in der bereits 1901 gegründeten Christoph & Unmack A.-G., Niesky, auf. Dieser Betrieb



Der einzylindrige Lastkraftwagen aus Niesky ¹



Versuchsfahrzeug der Maschinenfabrik J. E. Christoph, Act.-Ges., aus dem Jahr 1906 mit liegendem Einzylindermotor ²⁰

zählte in den zwanziger und dreißiger Jahren zu den bekanntesten deutschen Aufbauherstellern für Nutzfahrzeuge.

Ein im Frühjahr 1927 im Berliner Tagblatt verlautbarter Plan, im Oktober einen brennstoffsparenden neuen Automobiltyp herauszubringen, wurde aufgegeben.