

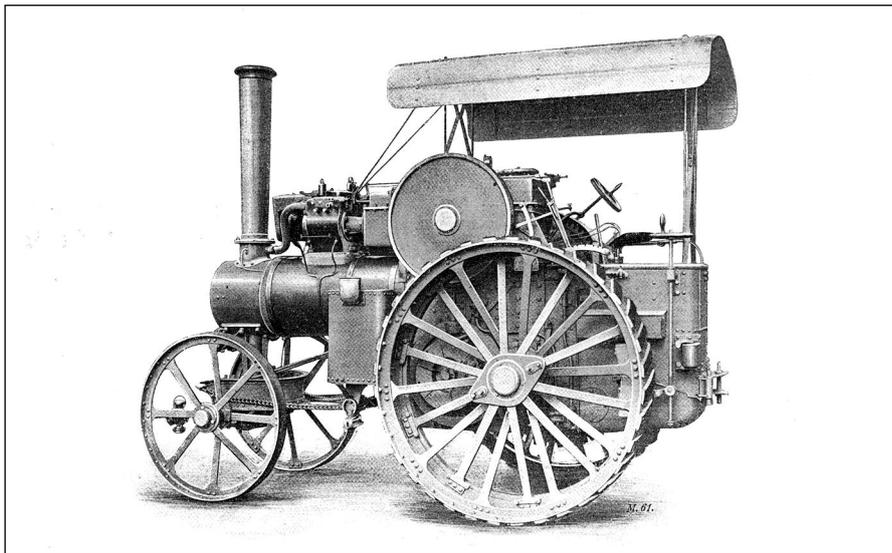
1905

**Fowler  
1870 – 1917**

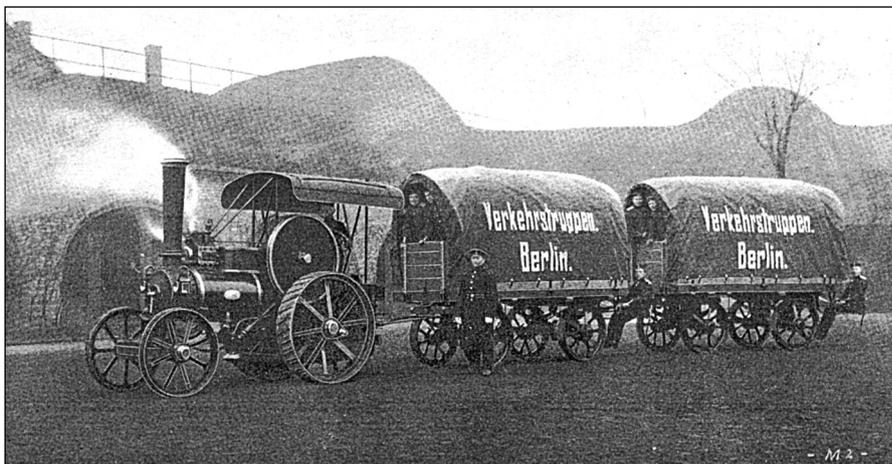
Die Firma John Fowler & Co., wurde 1860 in Hunslet, Leeds in England gegründet.

John Fowler (\* 11. Juli 1826 in Melksham, Wiltshire, † 4. Dezember 1864 in Ackworth, Yorkshire) hatte sich 1852 der Verwendung der Dampfkraft in der Landwirtschaft verschrieben. Max von Eyth, der bekannte deutsche Landwirtschafts- und Dampf-Pionier, war lange bei Fowler als Auslandsvertreter international tätig. Die Fowler'schen Dampfmaschinen erwarben sich im British Empire, in Russland und Afrika insbesondere auch bei Kriegseinsätzen einen guten Ruf.

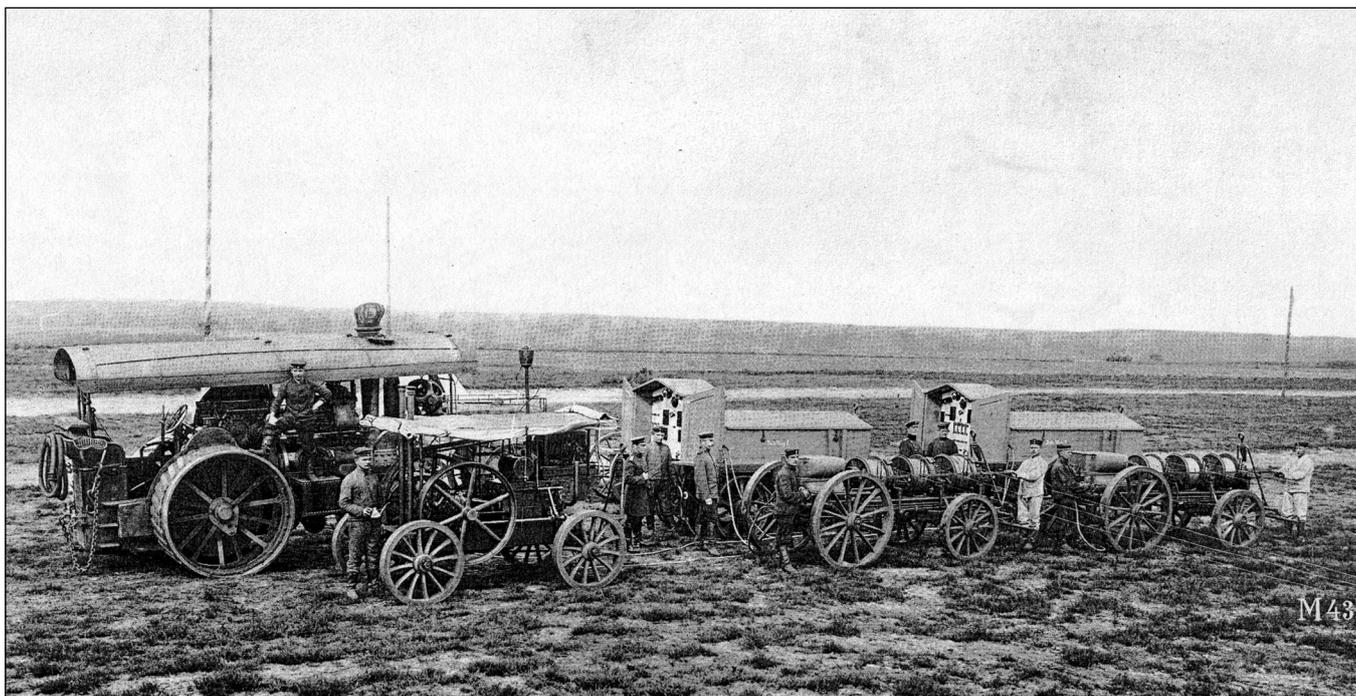
Zwei Fowler-Dampfplugmaschinen hatten sich im deutsch-französischen Krieg als Transport-Straßenzug-Lo-



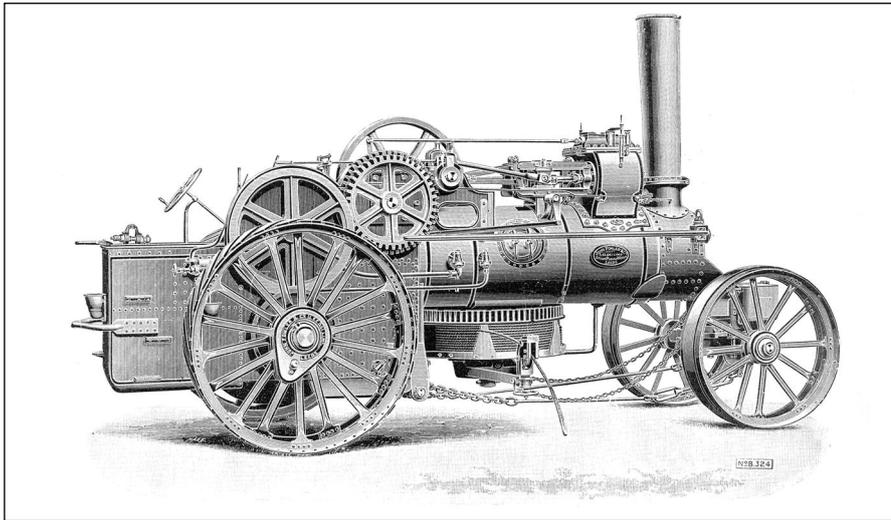
Leichte Fowler-Straßen-Lokomotive Typ „Ponton“<sup>1</sup>



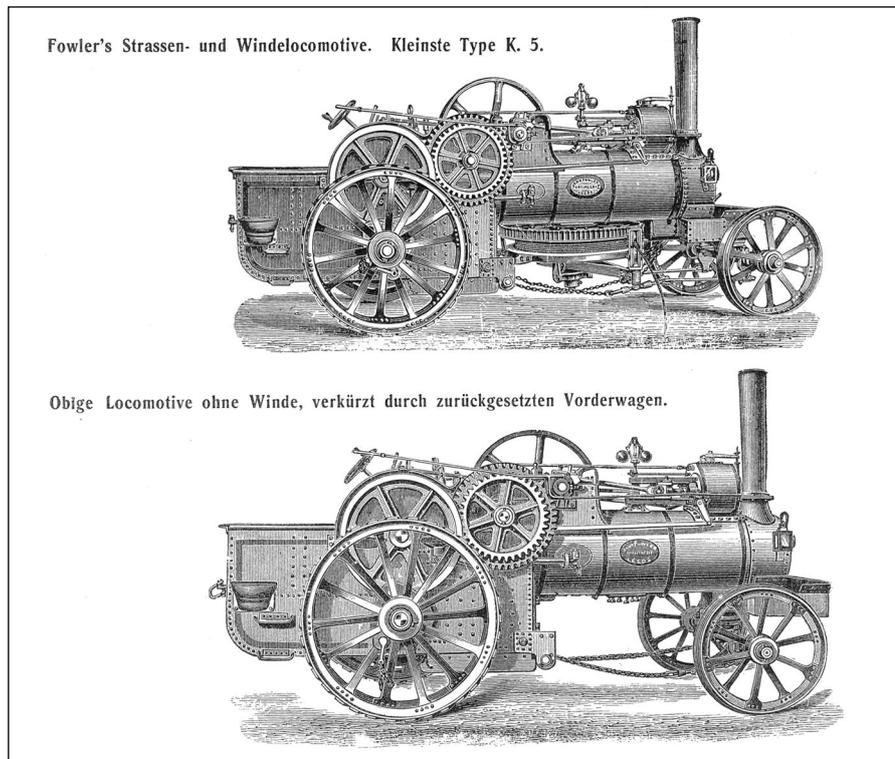
Fowler Typ „Malta“ im Manöver 1901<sup>1</sup>



Fowler im Manöver als Zugmaschine und Stromerzeuger für den Betrieb von Schlittenscheiben für Schießübungen 1902<sup>1</sup>



Größte Fowler Straßen- und Windelokomotive Type Z.2. 1

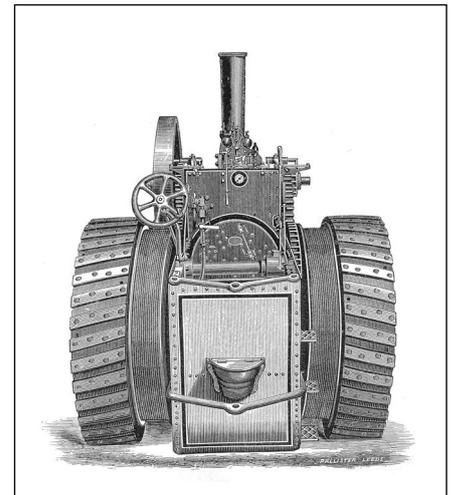


Die kleinste Windelokomotive Typ K.5. 1

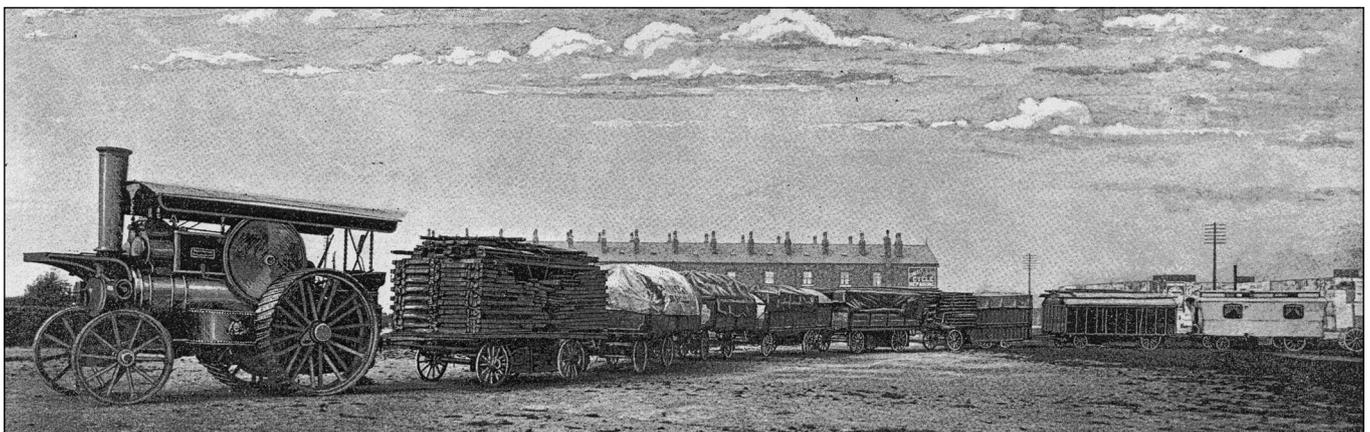
motiven bewährt. So konnte Fowler nach der Reichsgründung 1871 in Magdeburg in der damaligen Provinz Sachsen ein Zweigwerk etablieren, um den mechanischen Zug für den Betrieb von Dampfpflügen, Dampf-Straßenwalzen und Straßenlokomotiven einzuführen. Fowler stieg zum erfolgreichsten Dampffahrzeug-Hersteller in Deutschland auf.

Die teuren Dampfpflug-Lokomotiven mit ihren Winden dienten zumeist auf dem Großgrundbesitz der sogenannten ostelbischen Junker mit Ankersystemen.

Fowler entwickelte rasch eine große Bandbreite an Spezial-Maschinen. Gemeinsam war ihnen, das sie außer als Zuggerät auch als Antriebsaggregat für Pumpen, landwirtschaftliche Maschinen, elektrische Dynamo-Maschinen (z. B. für Schaustellerbetriebe) und mit wenig Aufwand als Kran-Fahrzeug sowie als Schienenfahrzeuge eingesetzt werden konnten.



Windelokomotive Typ Y Heckansicht 1



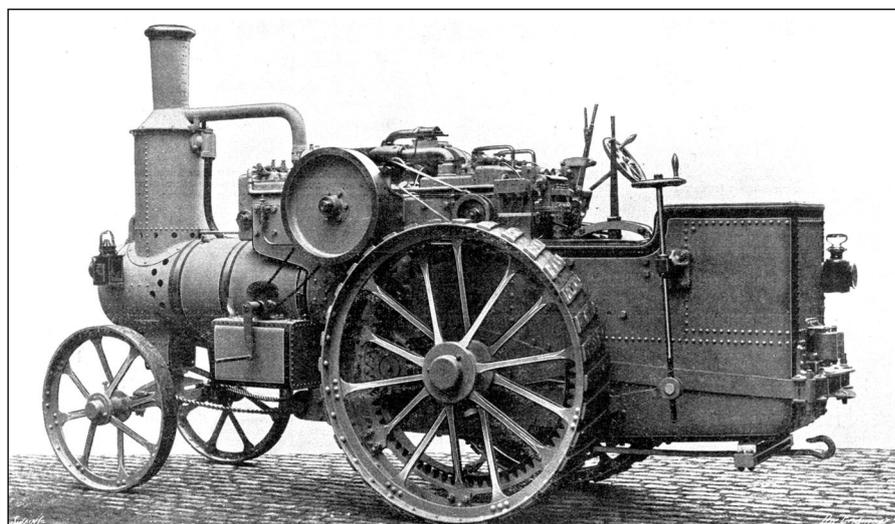
Fowler-Straßen-Lokomotive mit Dynamo-Plattform an der Vorderseite im Dienst eines Schaustellers 1

In der damals sehr militarisierten Gesellschaft wurden die Lastzug-Strassen-Lokomotiven vorrangig mit militärischen Werten beworben. Die kleinste Strassenzugmaschine Typ No. 1 „Malta“, eine einzylindrige Maschine, war zuerst in der Garnison der Insel Malta verwendet worden. Als übliche Nutzlast wurden 8 t Last auf zwei Wagen verteilt genannt. Ungefähr 300 kg Kohlen wurden an einem 10-Stunden-Tag verbraucht. Typ No. 2 „Doll“ war ursprünglich für das Militär-Arial Aldershot bestimmt (12 t Nutzlast, 300 kg Kohlen). Es folgten „Florence“ (18 t auf drei Wagen, 400 kg), „Lion“ (24 t auf vier Wagen, 500 kg) und im Burenkrieg auch der Typ „Gepanzert“ (36 t, 500 kg). Alle hatten Compound-Dampfzylinder. Empfohlen wurde immer ein Einsatz zweier Maschinen, um gegenseitig Hilfe leisten zu können.

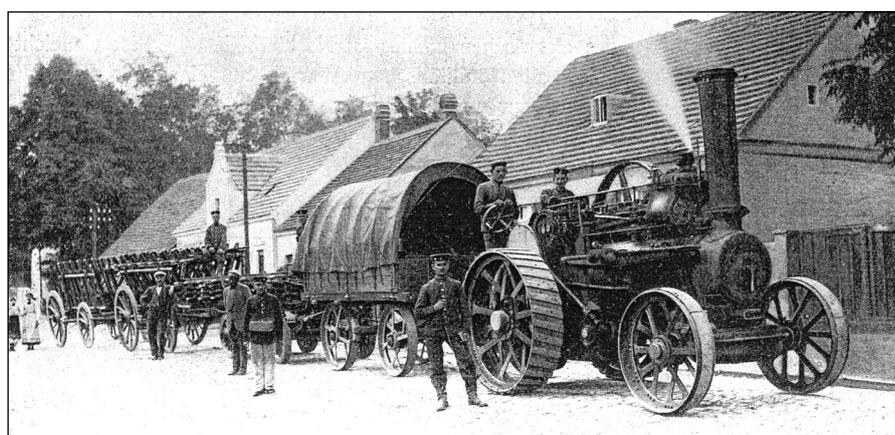
Als weitere leichte Maschinen bot Fowler die Typen Ponton, Mongo, Munster (Dynamo) an. Winden-Lokomotiven: größte Type Z.2. als Strassen- und Windelokomotive, auch Type Y, K.5. auch ohne Winde verkürzt, B.4., T.1.

Interessant ist, dass man auch die verschiedensten genormten Strassen-Lokomotiv-Anhänger selbst fertigte und nicht dem Handwerk überließ. Es gab Lastwagen für 4, 6 und 8 t Nutzlast mit festen und abnehmbaren Seiten und Wänden in diversen Höhen, Wohn- und Requisiten-Wagen, Tenderwagen, Verdeck-Güterwagen, Kippwagen sowie gepanzerte Transportwagen für Geschütze und Mannschaften.

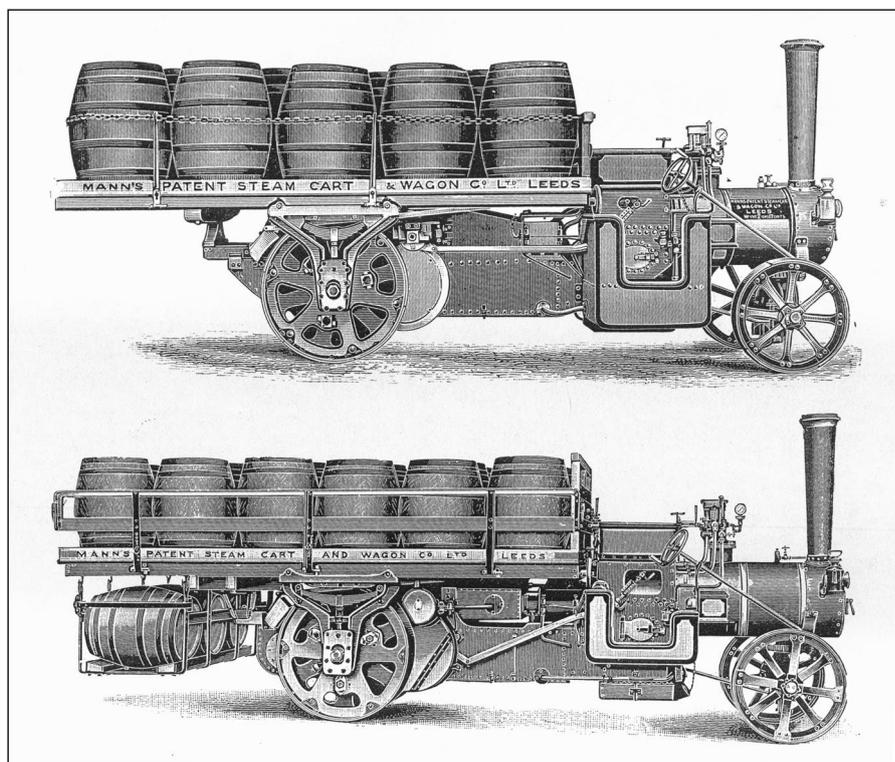
Um die Jahrhundertwende stieg in England die Nachfrage nach Dampf-Transportmaschinen für Lasten von 60



Fowler 50-PS-Petroleum-Traktor 1



Strassenlokomotive Type A. Compound transportiert Eisenbahn-Material bei Berlin 1903 1



Fowler Rollwagen für den Fassbier-Transport um 1900 1

**Dampfplüge**  
**Strassen- Locomotiven**  
**Dampf- Rollwagen**  
**Dampf- Strassenwalzen**  
 bauen in den besten Ausführungen  
 und zu den mässigsten Preisen  
**John Fowler & Co.**  
 in Magdeburg.

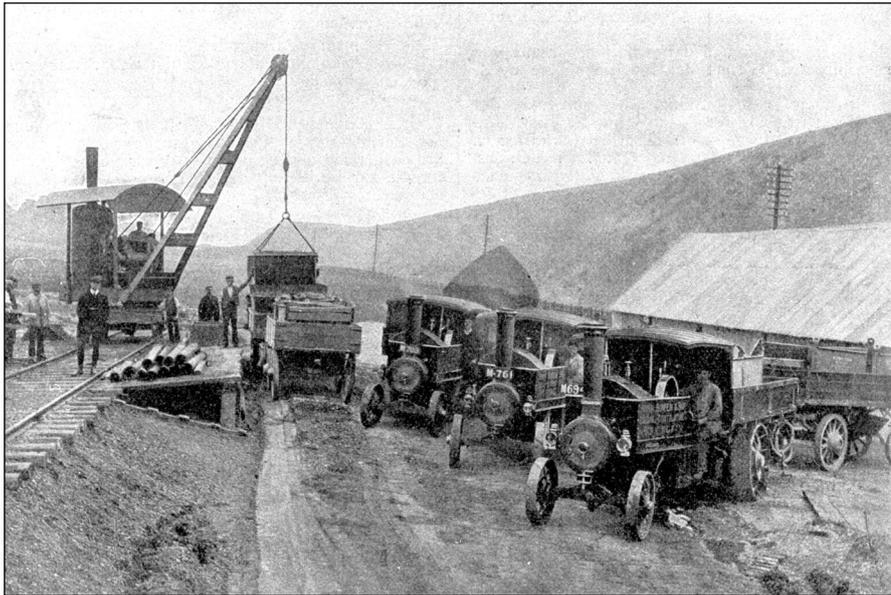
Fowler-Werbung 1902 1

bis 80 Centnern. Fowler reagierte darauf mit den Dampf-Rollwagen und Dampf-Kippkarren System Mann.

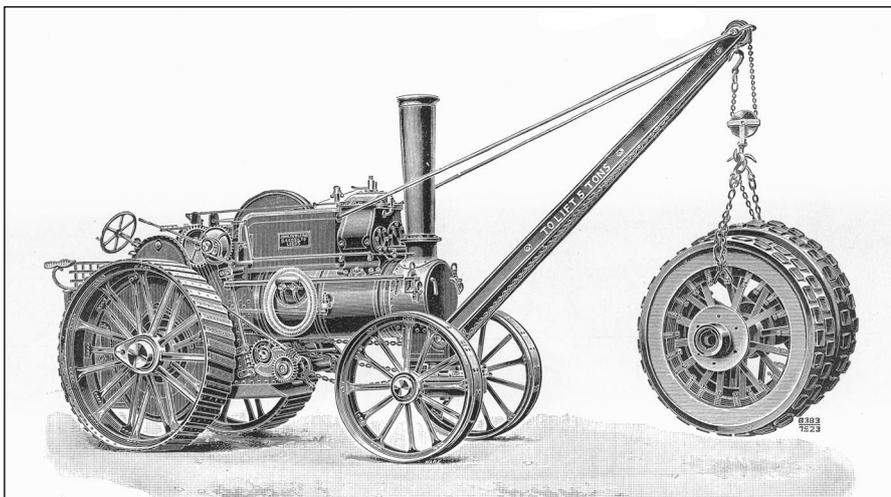
Doch nicht nur feste Brennstoffe verwendete Fowler. Statt der Brennkam-

mer wurden auch Petroleum-Motoren in die Kessel eingebaut.

Mit dem Ersten Weltkrieg endet die Geschichte des Magdeburger Fowler-Werks, es wurde enteignet.



Fowler-Dampf-Lastwagen beim Eisenbahnbau in Groß-Britannien 1911 <sup>1</sup>



Fowler mit Klüverkran <sup>1</sup>

Die Fowler'schen

## Strassen-Lokomotiv-Züge

sind die besten Transportmittel für Lasten auf öffentlichen Strassen.

Sie haben sich von jeher in allen Ländern auf das Beste bewährt, unter anderem auch im Frühjahr dieses Jahres bei dem **sechswöchentlichen Versuch mit Steintransporten**, die der Herr **Landrat von Marées auf seinen Kreischauseen in der Nähe von Namslau (Schlesien)** unternahm, ferner im Herbst 1907 auf dem **Transportversuch der Versuchs-Abteilung der Verkehrstruppen von Berlin** über Posen, Breslau, Görlitz nach Berlin.

Auskünfte über Fowler'sche Strassen-Lokomotiven und Lastwagen, sowohl für militärische wie für gewerbliche Zwecke werden Interessenten gern erteilt.

**JOHN FOWLER & Co. in MAGDEBURG.**

Auskunftsstelle in Berlin NW. 6, Schiffbauerdamm 21.

Fowler-Werbung 1908 <sup>1</sup>