



Ad SVQ 216 PALASTSTRASSE 18, 1944

Téléchargement: 2026

IMBERT Holzgasgeneratoren

Ford Oldtimer und Motorsport Club Cologne e.V.

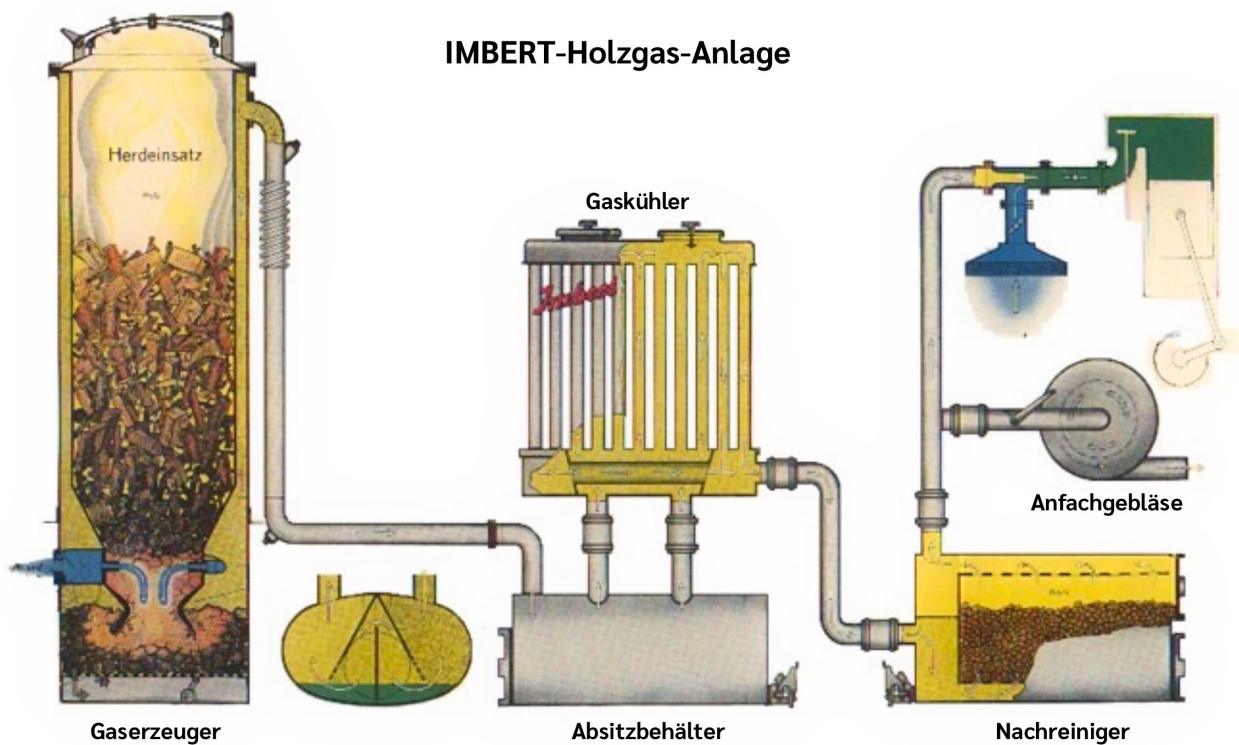


Georges IMBERT wurde am 26.März 1884 in Niederstinzel (Lothringen) geboren. Nach guter schulischer Leistung darf er zur Chemieschule nach Mülhausen, damals eine der besten Europas. Drei Jahre später ist er Diplom-Ingenieur. Bereits im Alter von zwanzig Jahren reicht er sein erstes Patent ein, in den nächsten zehn Jahren folgen weitere fünfzehn Patente. So u.a. auf dem Gebiet von Reinigungsmitteln auf Tri-Basis und der Indigosynthese aus Acetylen.

Nach einer Anstellung in einer Seifenfabrik und einem Aufenthalt in Manchester wird er im Ersten Weltkrieg von der deutschen Armee eingezogen. Er arbeitet als Chemiker in Linden und Berlin. Nach Kriegsende kehrt er in die Seifenfabrik Diemeringen seines Onkels zurück. Er beschäftigt sich u.a auch mit der Gewinnung synthetischer Kraftstoffe aus Kohle. Dieses Verfahren ist jedoch unwirtschaftlich, so kommt er auf Holzgas.

1921 ist sein erster mit Holzkohle betriebener Gasgenerator fertig. Ein Jahr später läuft das erste Kraftfahrzeug mit diesem Prinzip. Das Holz wird dabei nicht in den Zylindern verbrannt, sondern in einem Kessel verschwelt. Wird Holz unter Sauerstoffmangel "verbrannt", besser als Verschwelen bezeichnet, entstehen brennbare Gase. Diese Gase werden anschließend gereinigt, gekühlt und dem Brennraum zugeführt.

1922 schreibt die französische Regierung einen Wettbewerb für Gasgeneratoren aus, er wird von Engländern gewonnen. Im Bestreben von ausländischen Kraftstoffen unabhängig zu werden, wird Imbert 1923 von der Regierung beauftragt einen Holzgasgenerator zu entwickeln. Zusammen mit dem Industriellen Dietrich beginnt IMBERT verschiedenen Verfahren zur Holzgasgewinnung zu patentieren. Als Dietrich jedoch eigene Patente auf dem Gebiet einreicht, kommt es zur Trennung.



Aufbau eines IMBERT-Holzgasgenerators

1930 gründet IMBERT die "Gesellschaft der Imbert-Gasgeneratoren" im Saarland - seinem neuen Wohnsitz. Der französische Kriegminister Maginot nimmt Imbert dieses Wechsel übel, Imbert sieht sich gezwungen Lizenzen an deutsche Firmen zu verkaufen.

1934 versucht Imberts Bruder Jean-Paul IMBERT auch Lizenzen in Amerika zu verkaufen.

1935 wurde eine große Versuchsfahrt mit 46 Gasgeneratorgetriebenen Fahrzeugen durchgeführt, unter anderem mit Ford V8 Lkw's, einem Ford V8 Reisebus sowie Magirus S3000. Hierbei sollte gezeigt werden das mit heimischen Brennstoffen durchaus ein Fahrbetrieb möglich war.

1938 Die Lizenz für den IMBERT Generator erkaufte sich der deutsche Unternehmer Johannes Linneborn. Trotz stetiger Weiterentwicklung des Gasgenerators gab es 1938 aber lediglich 88 zugelassene Gasgeneratorschlepper im gesamten Deutschen Reich. In Köln entstand die "IMBERT Generatoren GmbH" in direkter Nachbarschaft zu den Ford Werken. Die Ford Vergasermotoren mit ihren stehenden Ventilen und die niedrigen Verdichtung waren besonders gut für den Betrieb mit IMBERT-Generatoren geeignet. Mit der Imbert Holzgasanlage, die hinter dem Fahrerhaus montiert wird, wurden auch Lastwagen von Berna (CH), Opel und Mercedes ausgestattet. Aber auch viele Umbauten durch LKW-Händler und Werkstätten sind bekannt. Die auch bei Schienenfahrzeugen verwandte Technik war freilich nur eine Übergangslösung, da der Wirkungsgrad des Antriebs gegenüber dem Benzinmotor sehr gering ausfiel und die Bedienung dieser Fahrzeuge äußerst umständlich und kompliziert war. Der Erfolg in Deutschland ermöglicht IMBERT weiter zu forschen.

1940 Als jedoch im Mai 1940 das Saarland vor der herannahenden Wehrmacht evakuiert wird flieht Imbert nach Epinal in den Vogesen. Im September des gleichen Jahres kehrt er zurück. Die Firma gehört jedoch mittlerweile zu Imbert-Köln und Georges IMBERT muß als Angestellter im eigenen Betrieb arbeiten.

1939 Eine "Verordnung über den Einsatz von Schleppern in der Landwirtschaft" vom 11. November 1939 untersagte es ausdrücklich unter Androhung von Ordnungsstrafen bis zu 10.000 Reichsmark, Traktoren außerhalb der notwendigen Feldarbeit und zum Betreiben von ortsgebundenen Dreschmaschinen zu verwenden. Doch diese Maßnahme allein reichte nicht, um im größeren Rahmen Treibstoff einzusparen, da mittlerweile auch der Krieg eingesetzt hatte und die Wehrmacht einen entsprechend hohen Kraftstoffbedarf hatte.

1942 Auf Grund des herrschenden Treibstoffmangels wurde dieses Stiefkind der Schlepperindustrie nun für kurze Zeit zum Lieblingkind. Die Forschungsstelle entwickelte einen "Einheitsgenerator", und seit Anfang 1942 wurden Gasschlepper in Deutschland in Serie gefertigt. Außerdem errichtete man im ganzen Land ca. 2.000 Holztankstellen, an denen trockenes Holz in Streichholzschachtelgröße verkauft wurde. Andere Traktoren konnten umgerüstet werden, was allerdings ziemlich kostspielig (1.200 bis 2.500 Reichsmark je nach Schleppertyp) war. Daher wurden viele Schlepper erst einmal stillgelegt.

Dennoch werden im Zweiten Weltkrieg rund 1 Mio. Kfz mit Generatorgas betrieben. Lkw-Laufleistungen bis über 300.000 km werden realisiert. Neben Deutschland gehören auch Schweden und Russland zu denjenigen Ländern, die einen Großteil der zivil genutzten Fahrzeug auf Holzgas umstellen. Wurden zunächst die IMBERT-Generatoren noch unförmig außen am Fahrzeug nachgerüstet, wiesen spätere Konstruktionen bereits eine harmonischere Integration in die Aufbauten auf.

1943 organisierte Ford eine Winterprüfungsfahrt in Zell am See. Eine ganze Flotte Ford V8 Lkw und ein V8 Reisebus mit Gasgenerator kämpften sich durch die tief verschneite Landschaft.

1944 In Deutschland avanciert IMBERT zum „Holzgas Papst“ und erhält 1944 sogar ein Verdienstkreuz. Bei der Besetzung des Saarlands durch im Amerikaner im Dezember 1944 kommt IMBERT um eine Inhaftierung herum, sein Betrieb wird jedoch verkauft. IMBERT verliert das Interesse und stirbt 1950 im Alter von 66 Jahren.

1945 produziert allein IMBERT in Köln 500.000 Holzgasgeneratoren! Zusätzlich lieferten auch die Ford Werke in Kopenhagen und Finnland Holzgasgeneratoren.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Ende der Benzinrationierung wurde die Produktion der Holzgasfahrzeuge jedoch aufgrund ihrer niedrigen Leistung und ihrer komplizierten wie gefährlichen Handhabung wieder fast vollständig eingestellt.

1952 IMBERT schloß 1952 die Tore. Nur wenige Fahrzeuge haben überlebt. Die ehemaligen Gebäude der IMBERT Werke gehören heute zum Ford Werksgelände und beherbergen u.a. den Vorserienbau.

Bei Ford in Köln wurde ein V8 Typ 51 LKW mit IMBERT Generator von Auszubildenden restauriert. Er befindet sich heute im Deutschen Museum München.

Nur in Skandinavien erlebt die Holzgastechnologie für Autos eine kleine Renaissance. Findige Bastler betreiben im walddreichen Schweden und Finnland ihre Autos mit selbstgebaute Generatoren. Dagegen ist Holzgas für ortsfeste Anlagen durchaus heute noch zeitgemäß, die "IMBERT GmbH für Energie und Umwelt" in Weilerswist beschäftigt sich bis heute noch mit dieser Technik.

<https://www.fomcc.de/imbert.htm>

Transcription bp_2025



Paul BONERT

E-mail : info@svq-diekirch.lu
Site web : www.svq-diekirch.lu