

Bullen für Sibirien

Von der Waterkant nach Sibirien:
Bis Dezember 1976 wurden die rund
9000 Fahrzeuge mit den modernen
RoRo-Frachtern 'Machulskiy' und
'Bashkirov' von Hamburg aus nach
Leningrad verschifft.

BAM – Die Baikal Amur Magistrale

Die BAM erschließt die gewaltigen Bodenschätze Sibiriens und des Fernen Ostens. Die dort vorkommenden Rohstoffe sind in der Hauptsache Eisenerz, Gold, Zinn, Blei, Zink, Kohle, Diamanten, Erdöl, Erdgas, Salz, Glimmer, Kupfererze, Asbest und Nephelin



Milliarden- Geschäft: Magirus- Lkw für die UdSSR

von Bodo Brennecke

Vor 30 Jahren wurde der wohl größte und spektakulärste Einzelauftrag abgewickelt, den ein deutscher Nutzfahrzeughersteller bis dahin jemals erhalten hatte. Die Kölner Klöckner-Humboldt-Deutz AG und deren Tochter, die Magirus-Deutz AG in Ulm, lieferten rund 9500 Fahrzeugeinheiten in die damalige Sowjetunion und erfüllten damit ihren Part eines Geschäfts, das auch bis heute noch seinesgleichen sucht.

Bereits 1969 hatten die Sowjets unverbindliche Gespräche mit deutschen und ausländischen Nutzfahrzeug-Herstellern über Möglichkeiten von Hilfen zum Aufbau eines großen Lkw-Werkes an der Kama geführt. Im Frühjahr 1972 wurde der gesamte KHD-Vorstand zu Gesprächen nach Moskau eingeladen. Als Gastgeschenk brachten die Kölner einen luftgekühlten KHD-Motor mit. Die folgenden Gespräche müssen sehr fruchtbar verlaufen sein, denn die Sowjets bestellten sofort 20 weitere Motoren und vier komplette Lastwagen (170 D15 K, 232 D16 K, 232 D26 K, 290 D22 FL) zur Erprobung für ihr Vorhaben und zahlten hierfür mit harter D-Mark. Auch die Tests mit der von Magirus-Deutz gerade erst vorgestellten zweiten Hauber-Generation müssen gegenüber anderen Mitbewerbern sehr überzeugend gewesen sein. Bereits im Mai 1974 orderten die Sowjets 150 Muldenhinterkipper des Typs 290 D 26 K (6x4) mit Lieferverpflichtung bis Oktober, da zu einem späteren Zeitpunkt die dann zugefrorenen Häfen in Sibirien nicht mehr angelaufen werden konnten.

Schwäb'sche Eisenbahn: Auf Ganzzügen der Deutschen Bundesbahn reisten die Haubenfahrzeuge von Ulm zum Hamburger Hafen.



Auf hoher Ebene: Der sowjetische Botschafter Valentin Falin (Mitte) bei Gesprächen im Werk Donautal.

Kurzfristig folgte noch eine weitere Bestellung über 80 Pritschenwagen 232 D19 L (4x2) und 70 Muldenhinterkipper 232 D19 K (4x2). Nach einem neuerlichen Gespräch mit den KHD/Magirus-Vorständen im August 1974 wurde dann klar, dass es nicht mehr um die Errichtung eines Lkw-Werkes an der Kama ging, sondern um den gigantischen Bau einer Eisenbahn-Verbindung über 3145 Kilometer von Ust-Kut nach Komsomolsk am Amur. Diese Linie vom Baikalsee bis zum Ochotskischen Meer erhielt den Arbeitstitel Baikalsee-Amur-Magistrale (BAM).

Am 2.10.1974 unterzeichneten im sowjetischen Außenhandelsministerium in Moskau die sowjetische Handelsgesellschaft Avtoexport und die Klöckner-Humboldt-Deutz AG einen Liefervertrag über 8831 Magirus-Deutz-Lastwagen. Mit den bis dahin bereits erfolgten Lieferungen betrug der Magirus-Anteil 9131 Einheiten. KHD trat dabei als Generalunternehmer für alle Lieferungen auf, auch die Produkte anderer Hersteller, wie z.B. Schwerlastzugmaschinen, Anhänger, Sonderaufbauten, Anbaugeräte und Werkstatt-

wagen, wurden über das Kölner Unternehmen ausgeliefert. Somit dürfte der gesamte KHD-Lieferumfang bei zirka 9500 Einheiten gelegen haben. Allerdings erfolgten auch noch einige in ihrem Umfang nicht näher bekannte Nachbestellungen. Die Wertigkeit des gesamten Auftragsvolumens lag bei seinerzeit gewaltigen 1,1 Mrd. DM. Diese Summe wurde bei einer Anzahlung von 22 Prozent mit fünf Jahren Laufzeit über ein deutsches Bankenkonsortium finanziert.

Die Abwicklung derartiger Großaufträge kann positive wie auch negative Auswirkungen für die ausführenden Unternehmen haben. Im Fall des Russland-Geschäfts waren die Folgen für Magirus-Deutz jedoch vorwiegend positiv, denn der Auftrag fiel in eine Zeit nachlassender Konjunktur in Deutschland. Als sehr vorteilhaft erwies sich dieses Großgeschäft auch für die Position von KHD bei den Verhandlungen mit Fiat (IVECO).



Historischer
KRAFTVERKEHR



KHD / MAGIRUS-DEUTZ-LIEFERUMFANG FÜR DAS UdSSR-GESCHÄFT

 МАГИРУС-
 ДИОЦ АГ
 Уфа

	MAGIRUS-DEUTZ-BAUREIHE M 232 D 19 4x2	MAGIRUS-DEUTZ-BAUREIHE M 290 D 26 6x4
Motor / Typ	F 8 L 413	F 10 L 413
Art	luftgekühlter 4-Takt-V-Motor, Direkteinspritzer	luftgekühlter 4-Takt-V-Motor, Direkteinspritzer
PS / Zyl.	232/8	290/10
Umdrehungen / min.	2650	2650
Bohrung / Hub mm	120/125	120/125
Hubraum ccm	11310	14137
Radstand mm	4600	3850/1380
zul. Gesamtgewicht ④ kg	19.000	26.000
Bereifung	12.00-20	12.00-20
TYP / HERSTELLER	FAHRZEUGART / HERSTELLER	
M 232 D 19 L 4x2	Pritschenwagen für ca. 12 Tonnen Nutzlast. Pritschenlänge 4300 mm. Hohe Bordwände. Hersteller: Kögel, Köpf	
M 232 D 19 K 4x2	Mulden-Hinterkipper für 7,2 Kubikmeter. Nutzlast 10,1 Tonnen. Stahlmulde ohne Heckklappe. Hersteller Hydraulik und Mulde: Meiller	
M 232 D 19 K 4x2	Mulden-Hinterkipper für 8,0 Kubikmeter. Abgas-Muldenheizung. Nutzlast 10,2 Tonnen. Flachmulde mit Heckklappe. Hersteller Hydraulik und Mulde: Meiller	
M 232 D 19 K 4x2	Werkstattwagen (Schmierwagen) zum Abschmieren und Ölversorgung. Hersteller Aufbau: Kögel, Hersteller Einrichtung: O+K	
M 290 D 26 L 6x4	Pritschenwagen für ca. 16,6 Tonnen Nutzlast. Pritschenlänge 4600 mm. Hersteller: Kögel	
M 290 D 26 K 6x4	Mulden-Hinterkipper für 12,4 Kubikmeter. Nutzlast 14,5 Tonnen. Stahlmulde ohne Heckklappe. Hersteller Hydraulik: Meiller, Hersteller Mulden: Meiller, Kässbohrer, Kögel.	
M 290 D 26 K 6x4	Transportbetonmischer für 6,5 Kubikmeter Fertigbeton. Antrieb über Separatmotor. Hersteller: Vögele	
M 290 D 26 K 6x4	Auto-Betonpumpe mit einer Leistung von 60 cbm / h., hydraulischer Verteilermast mit einer Reichweite von 29 Metern. Hersteller: Scheele	
M 290 D 26 K 6x4	Werkstattwagen (Schlosserwagen) zur Wartung und Pflege von Baumaschinen, mit Anhänger (enthält Kompressor- u. Stromaggregat) etc. Hersteller Aufbau und Anhänger-Fahrgestell: Kögel, Hersteller Einrichtungen: O+K	
M 290 D 26 K 6x4	Werkstattwagen speziell für Magirus-Fahrzeuge. Kunststoff-Sandwich-Aufbau rechte Seite bis auf 3,75 Meter ausziehbar. Feldschmiede, 20 to-Pressen, Kompressor-Stromerzeuger, Schweißanlage, Drehbank, Hebekräne, Bohrmaschine etc. Hersteller Aufbau und Einrichtung: Rhein-Bayern	
M 290 D 26 S 6x4 ① ②	Sattelzugmaschine für Rohrtransporte mit Kranmobil-Auflieger. Selbsttätiges Be- u. Entladen. Gesamtlänge 29,5 Meter. Gesamtgewicht 56 Tonnen bei einer Nutzlast von ca. 24 Tonnen. 3 gelenkte 10 to- Achsen. Hersteller: Klaus	
M 290 D 26 L 6x4 ③	Winterdienst-Fahrzeug mit Vorbau-Kehrmaschine und Aufsatz-Streuergerät. Kehrmaschine mit 80 PS-Separatmotor. Streuaufbau für 7,5 Kubikmeter Salz. Räumbreite 3,1 Meter. Hersteller Kehrmaschine: Schmidt, Streuer: Weisser, Pritschenaufbau: Kögel	
M 290 D 26 L 6x4 ③	Winterdienst-Fahrzeug mit Vorbau-Schneescheuler. 70 PS-Separatmotor. Mit Zuführpflug beträgt die Räumbreite ca. 2,5 Meter. Wurfweite bis 25 Meter. Hersteller Schneescheuler: Schmidt, Pritschenaufbau: Kögel	
FAUN HZ 34.30/41 6x6	Schwerlastzugmaschine als Sattel oder Zugmaschine mit Ballastbrücke. Motor: KHD Typ F 12 L 413, Direkteinspritzer 12-Zylinder-Motor mit 326 PS. Satteldruck 23.000 kg, 34.000 kg Gesamtgewicht, Bereifung 12.00-24 PR 18. Liefermenge: 60 Fahrzeuge mit und ohne Ballastbrücken.	
KÖGEL ST 56-90	Sattel-Plattform-Tieflader mit gekröpftem Schwanenhals. Nutzlast 60 Tonnen, 8 Pendel-Halbachsen. Kombinierbar mit Dolly-Fahrgestell für Einsatz mit Zugmaschinen. Hintere Auffahrtrampen mit hydr. Betätigung. Liefermenge: 150 Tieflader und Dolly-Achsen.	
Anmerkungen:	① Die Sattelzugmaschinen fanden auch Verwendung für diverse UdSSR-Auflieger. ② Nur ein Kranmobil-Auflieger geliefert. ③ Winterdienst-Fahrzeuge nur im Angebot (Test), keine weiteren Lieferungen. ④ Das techn. Gesamtgewicht war höher ausgelegt. Weiterhin Einzellieferungen von Tank u.- Silofahrzeugen, Holztransportern etc. für logistische Aufgaben von verschiedenen Herstellern.	

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNECKE



Aber der Großauftrag sorgte nicht überall für zufriedene Gesichter: Durch die Überbelastung der Produktionsanlagen führten Lieferzeitüberschreitungen bei Stammkunden zu erheblichem Ärger, und auch manch anderer lukrativer Auftrag konnte aus Kapazitätsgründen nicht realisiert werden.

Das Bauvorhaben der Baikal-Amur-Magistrale stellte extreme Anforderungen an Menschen und Maschinen unter hierzulande nicht bekannten Bedingungen. Temperaturen von bis zu minus 60°C im Winter und bis zu plus 40°C im kurzen Sommer mussten die Magirus-Lastwagen mit ihren bewährten luftgekühlten KHD-Motoren möglichst klaglos verkraften. Die auf 10 bzw. 15 Tonnen Nutzlast ausgelegten Muldenkipper wurden, je nach Art des Transportgutes, permanent um bis zu 50 Prozent überladen. Befestigte Straßen waren nahezu unbekannt, provisorische Schlamm- u. Schotterpisten stellten höchste Anforderungen an die lediglich hinterachsgetriebenen Magirus-Fahrzeuge. Keines der gelieferten Fahrzeuge war mit Allradantrieb ausgerüstet – aus heutiger Sicht eigentlich unerklärlich!



◀ Zusatzscheinwerfer auf der Stoßstange und ein hochgelegter Ansaugtrakt kennzeichneten die endgültige Ausführung der Hauber.

Mit rund 6500 gelieferten Einheiten machten die dreiachsigen Muldenkipper den Löwenanteil des Geschäfts aus. Hier ein 290 D 26 K 6x4 aus der 1. Lieferserie von 1974. ▼



Für den Tunnelbau: Der zweiachsige M 232 D 19 K 4x2 gehörte sowohl mit beheizbarer Flachmulde als auch mit Gesteinsmulde ohne Heckklappe zum Lieferumfang.



Kögel in Ulm lieferte hochbelastbare Pritschen mit Holzbordwänden, die bei den Zweiachsern 12 und bei den Dreiachsern 16,6 Tonnen Nutzlast ermöglichten.



▲ Einzelstück: M 290 D 26 S 6x4 mit Klaus 'Kranmobil'-Auflieger.

◀ Einsatztest: M 290 D 26 L 6x4 und M 232 D 19 L 4x2 bei Erprobungsfahrten vor ihrer endgültigen Auslieferung.



▲ Verlängerte Nase: Als Basis für die Betonpumpen der Firma Scheele diente ebenfalls das Kipperfahrgestell.

Im Einsatz: Kombinationen aus Magirus-Sattelzugmaschinen mit einheimischen Aufliegern waren an der Tagesordnung. ▶

Vögele lieferte zahlreiche Mischaufbauten mit 6,5 m³ Fassungsvermögen, die auf das M 290 D 26 K-Fahrgestell montiert wurden. ▼



Wenn man bedenkt, dass bei Fertigstellung der BAM im Jahr 1985 noch nahezu 9000 der Magirus-Fahrzeuge mit durchschnittlichen Laufleistungen von 600.000 Kilometern im Einsatz standen, spricht diese Tatsache für die absolute Qualität der deutschen „Bau-Bullen“. Da die Sowjets den Fahrzeugbedarf für das BAM-Projekt nach der Leistungsfähigkeit ihrer heimischen Fahrzeuge ermittelt hatten, konnten durch die wesentlich besseren Auslastungen der Magirus-Lastwagen überzählige Fahrzeuge an andere Großbaustellen in der UdSSR abgegeben werden. Der Generalvertrag zwischen der Klöckner-Humboldt-Deutz AG und der UdSSR sah auch die Schulung des sowjetischen Fahr- und Servicepersonals vor, ebenso die Lieferung von Ersatzteilen und die Erfüllung von Garantie-Leistungen. Gleichzeitig hatte KHD auch die Verantwortung für die Produkte der Unterlieferanten übernommen.





Blieb ein Versuch: Schneeräumkombination von Schmidt/-Weisser auf dem 290 D 26 L 6x4-Fahrgestell.



Halbzeit: Das 5000. gelieferte Fahrzeug wurde bei der Verladung in Hamburg gebührend gefeiert.



Werks-Kundendienst: Speziell ausgerüstet für die Reparatur der Magirus-Technik waren die ausziehbaren Werkstattaufbauten, die Rhein-Bayern lieferte.



Magirus-Deutz baute die kompletten Fahrgestelle, und rund ein Dutzend verschiedene Fahrzeugbauer lieferten die Karosserien, Anhänger und Anbaugeräte. Lediglich Faun steuerte etwa 60 eigene Schwerlastzugmaschinen für den Transport von Baumaschinen bei, die mit Deutz-Motoren und Fahrerhäusern von Magirus fast als KHD-Produkte durchgehen konnten. Passend hierzu lieferte F.X. Kögel in Ulm 150 Tieflade-Sattelanhänger vom Typ ST 56-90 für 60 Tonnen Nutzlast, sowie eine größere Anzahl Dolly-Achsen für den Anhängerbetrieb dieser Tieflader. Für den letztgenannten Einsatz wurde ein Teil der Faun-Zugmaschinen vom Typ HZ 34.30/41 6x6 mit entsprechenden Ballast-Brücken geliefert, aber auch die schweren Magirus-Muldenkipper konnten, mit Anhänger-Kupplungen versehen, diese Tiefladerkombination bei Bedarf bewegen.

Den „Löwenanteil“ am Gesamtgeschäft hatten jedoch mit rund 6500 Fahrzeugen die dreiachsigen Muldenhinterkipper vom Typ M 290 D26 K (6x4) mit ihren 12,4 Kubikmeter fassenden Mulden. Für alle 4x2- und 6x4-Muldenkipper lieferte Meiller die Hydraulik, lediglich bei den Kippmulden waren deren Produktionskapazitäten ausgeschöpft. Die Ulmer Fahrzeugbauer Kässbohrer und Kögel wurden für einen Teil der Fertigung von Mulden nach Vorgaben von Meiller eingeschaltet. Die zweiachsigen Muldenhinterkipper vom Typ M 232 D19 K (4x2) wurden in zwei Ausführungen komplett von Meiller geliefert und hauptsächlich im Tunnelbau eingesetzt.

◀ Die Aufbauten und Anhänger der Werkstattwagen für die Baumaschinen stammten von Kögel, für die Ausrüstung zeichnete O&K verantwortlich. Als Chassis dienten M 232 D 19 K (links) und M 290 D 26 K.



Ein Teil der 60 Faun-Zugmaschinen war mit einer Ballastbrücke ausgerüstet.



Mitgelieferte Dolly-Achsen ermöglichten eine universelle Nutzung der Kögel-Auf-
lieger.



Kein Magirus, aber ähnlich: Faun HZ 34.30/41 6x6 mit Kögel-Satteltieflader ST 56-90 für 60 Tonnen Nutzlast.

Bei der 8-Kubikmeter-Ausführung verhinderte eine in die Muldenwände installierte Abgasheizung ein Festfrieren des Transportgutes. In größerer Stückzahl wurden die Typen M 232 D19 L (4x2) und M 290 D26 L (6x4) mit besonders stabilen Pritschen von Kögel ausgerüstet. Lediglich bei den Brücken für die Zweiachser wurde der Fahrzeugbauer Köpf aus Schemmerberg nach Konstruktionsvorgaben von Kögel mit eingeschaltet. Als Einzelstück lieferte die Memminger Firma Klaus einen „Kranmobil-Aufleger“ mit drei gelenkten Achsen für das selbsttätige Be- u. Entladen von Rohrleitungen. Als Sattelzugmaschine diente der Typ M 290 D26 S (6x4). Ebenfalls Einzelstücke waren zwei zur Erprobung gelieferte Winterdienst-Fahrzeuge des Typs M 290 D26 L (6x4), welche mit Schneeräumgeräten von Schmidt und Streugeräten von Weisser dem sibirischen Winter trotzen sollten, was aber offenbar ohne großen Erfolg blieb, denn zu einer Beschaffung kam es nicht. Für die mobilen Betonwerke am Rande der BAM wurden 6,5 Kubikmeter fassende Transportbetonmischer des Typs VTM 651 S der Firma Vögele zur Belieferung der zahlreichen Bauwerke eingesetzt. Das Einbringen des Betons übernahmen Auto-Betonpumpen mit hydraulischen Verteilermasten, die von der Firma Scheele geliefert wurden und pro Stunde rund 60 Kubikmeter Beton bei einer Reichweite von 29 Metern befördern konnten. Als Fahrgestelle für die Mischer und Pumpen fanden die Typen M 290 D26 K (6x4) Verwen-

dung. Weiterhin gehörte eine nicht näher bekannte Anzahl von Spezialfahrzeugen zum KHD-Lieferumfang, die als Tank-, Silo- oder Holztransportfahrzeuge zum Einsatz kamen. Für Wartungs- und Reparaturarbeiten setzte man rund 50 Service-Fahrzeuge ein, teilweise sogar mit Anhängern. Die entsprechenden Kofferaufbauten wurden von Kögel und Rhein-Bayern gefertigt, deren Inneneinrichtungen lieferten, je nach Verwendung (Schmierwagen, Schlosserwagen, usw.) Orenstein & Koppel (O&K) und teilweise auch Rhein-Bayern. Anhänger-Fahrgestelle mit Kofferaufbauten (ohne Inneneinrichtung) gehörten zum Lieferumfang von Kögel (weitere Details siehe Kasten).

Für die Nutzfahrzeug-Hersteller Magirus-Deutz und Faun brachten die UdSSR-Lieferungen in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre erhebliche Vorteile bei weiteren Geschäften mit dem Ostblock und anderen Staaten. Magirus/IVECO konnte außer Nachbestellungen für die Sowjetunion noch Großaufträge von über 15.000 Fahrzeugen (Sudan, Ägypten u. Tunesien), sowie Faun mit der Lieferung einer größeren Anzahl von Zugmaschinen mit luftgekühlten KHD-Motoren (DDR, UdSSR u. Rumänien) für den Einsatz auf Erdgas- u. Erdölfeldern verbuchen. Über das spektakuläre UdSSR-Geschäft wurde seinerzeit in fast allen Nutzfahrzeug-Fachorganen geschrieben, ausgiebig betrachtete man die näheren Umstände des Einsatzes der Magirus-Deutz-Fahrzeuge.

Leider so gut wie gar nichts lesen konnte man damals über die Vielfalt der Aufbauarten und die hervorragenden Produkte der zahlreichen Unterlieferanten, welche ebenfalls den extremen Belastungen der sibirischen Verhältnisse ausgesetzt waren. Hier schließt die vorliegende Dokumentation sicherlich eine bestehende Lücke. Über die näheren Begleitumstände des seinerzeitigen „Milliarden-Geschäftes“ gibt zudem das 1989 im Econ-Verlag erschienene Buch „Der Zukunft ein Stück voraus – 125 Jahre Magirus“ Auskunft, das interessierte Leser ausschließlich antiquarisch über den Oldtimer Club Magirus (OCM) in Ulm beziehen können.

bb



Gute Pflege, robuste Technik: Trotz härtester Beanspruchung wurden Mitte der achtziger Jahre noch rund 9000 „Bullen“ in Sibirien eingesetzt.