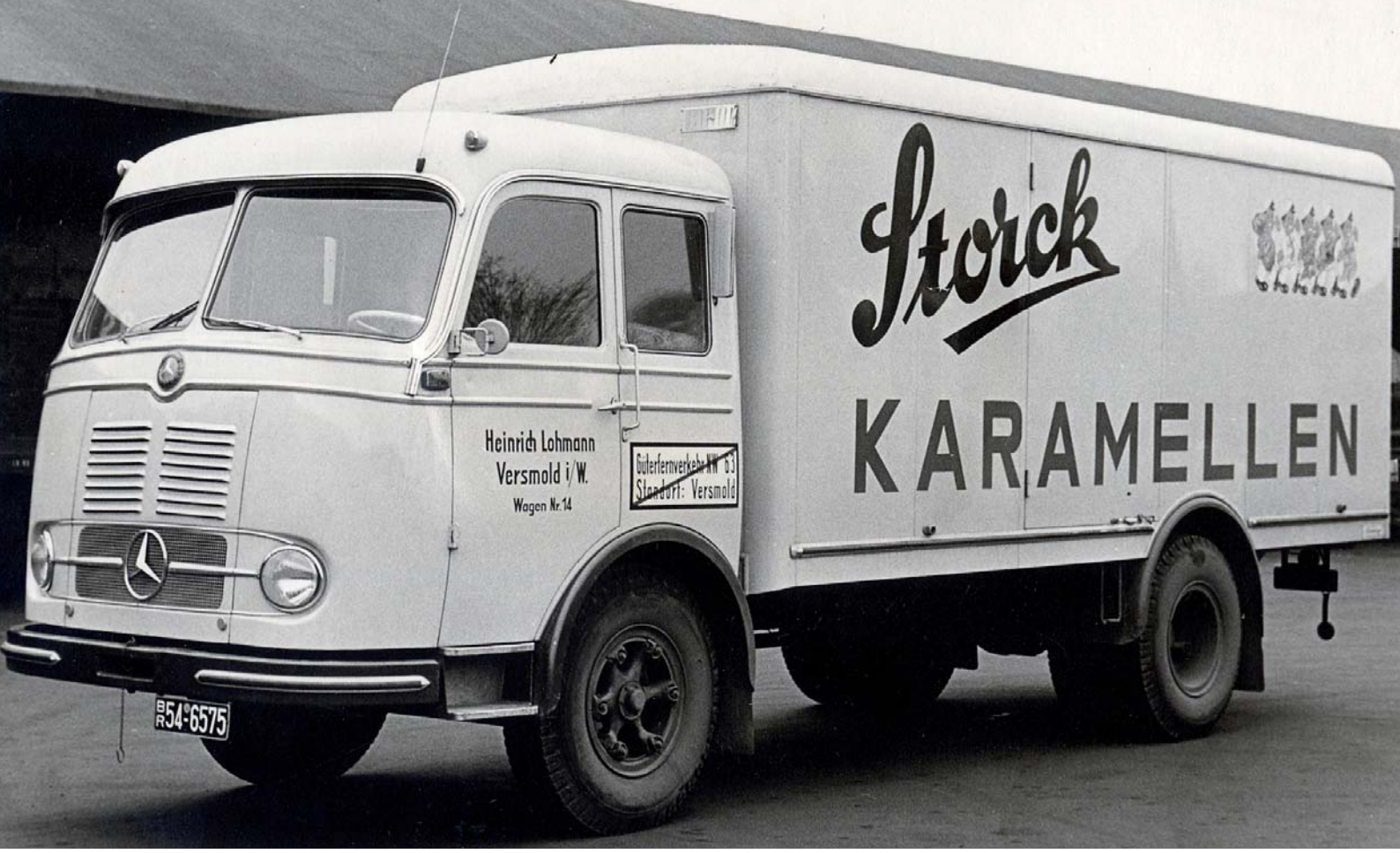
01/2011
7,50 €

Powalskis FAHRTEN-SCHREIBER

Das Magazin für historische Nutzfahrzeuge

Individueller Fahrzeugbau

Steinbrügge aus Dissen



Spediteure aus Leidenschaft:

Die Königs aus Lüdenscheid-Brügge

Henk Jans Traum:

Restaurationsbericht Büssing BS 16 L

Spediteure aus Leidenschaft

die Königs aus Lüdenscheid-Brügge

Kam 1962 als Neufahrzeug zu König - Magirus-Deutz Saturn 195 F-S 6x4 mit Blumhardt Auflieger.

Eine große Leidenschaft des 1922 geborenen Erwin König waren Automobile. Nach dem Ende seiner Schulzeit erlernte er den Beruf des Autoschlossers. Die in der Ausbildung gewonnenen Kenntnisse konnte er während der folgenden Kriegsjahre ausreichend anwenden und noch vertiefen. Er war gezwungen, an den diversen Feldzügen teilzunehmen und mit dafür zu sorgen, dass die Räder rollten für den Sieg. Den letztendlich verlorenen Krieg überstand er unversehrt. Ohne in Gefangenschaft zu geraten kehrte er bei Kriegsende zu Fuß aus Russland kommend wieder in die Heimat zurück. Dort beschäftigte er sich mit Dingen, von denen er etwas verstand, also mit Automobilen.

Betätigung gab es für ihn in der unmittelbaren Nachkriegszeit ausreichend. Zu schrauben und zu reparieren gab es viel. Überall standen Fahrzeuge herum, die sowohl aus ehemaligen Wehrmachtsbeständen stammten als auch von den Soldaten der Siegermächte nicht mehr benötigt wurden. Sie alle warteten darauf, wieder flott gemacht zu werden. Er ließ sich in seiner alten Heimat Bredenbruch nieder, einem Ortsteil von Ihmert bei Hemer. Dort lernte er auch seine spätere Ehefrau Waldtraut Meese kennen. Zu der Zeit hatte Erwin König ein Ziel vor Augen. Er wollte mit einem LKW auf eigene Rechnung Transporte durchführen. Dazu bastelte er aus vielen Altteilen einen fahrbereiten Laster. Basis des Fahrzeugs waren Teile von Panhard-LKW. Dabei handelte es sich um Militärlaster, die vermutlich als Beutefahrzeuge während des Frankreichfeldzugs zu den deutschen Truppen gekommen waren. Fahrgestell, Aufbau und Fahrerhaus stammten vom 3,5 Tonner K 101 bzw. dem 5 Tonner K 125. Für den Antrieb sorgte ein Maybach Benzinmotor, der auf Holzgasbetrieb umgerüstet wurde. Als sein Bruder Ernst erst einige Zeit später den Weg zurück nach Hause fand, bot Erwin ihm an, an seinem Projekt mitzuarbeiten. Gemeinsam schafften sie es, das Unikat auf die Räder zu stellen. In einem kleinen Schuppen im Bredenbrucher Johannistal schraubten sie, bis Anfang 1947 die erste Tour gefahren werden konnte. Dabei handelte es sich übrigens

Bausatz - aus Teilen mehrerer LKW baute Erwin König diesen Pseudo-Panhard mit Maybach-Motor und setzte ihn gemeinsam mit seinem Bruder Ernst ein.

Aus amerikanischen Armee-Beständen stammte der Studebaker US6, mit dem Erwin König seine ersten Transporte auf eigene Rechnung durchführte.

Erwin König im Jahr 1950 in Hemer-Bredenbruch vor seinem Studebaker US6.

um eine Fuhre Mist, die für einen Bauern transportiert werden konnte. Weiteres Transportgut der Frühzeit war Holz, das im Auftrag diverser Waldbesitzer gefahren wurde. Für das Schleppen der Baumstämme aus dem Wald zu ihrem LKW hatten die König-Brüder eine Halbketten-Zugmaschine hergerichtet, die ebenfalls aus ehemaligen Militärbeständen stammte.

An die erste Zeit der Selbständigkeit erinnert sich Erwin Königs Frau Waldtraut heute noch mit Wehmut. Die Plane des Lastwagens hatte sie auf einer alten Nähmaschine selbst genäht. Die Holzscheite für den Holzvergaser trocknete sie im Backofen, damit der Rohstoff für die Vergaseranlage nicht zu feucht in den Brenner kam. Gezahlt wurde von den Kunden oft nur in Naturalien. Das Holz, das es als Entlohnung gab, wurde gleich wieder in der Holzvergaseranlage verbrannt, um den nächsten Transport durchführen zu können. Doch irgendwie ging es immer weiter. Erwin König erkannte jedoch bald, dass Holzrücken mit einem Kettenfahrzeug im Wald nicht sein Ding war. Er wollte fahren und seinen LKW fit halten. Darüber kam es zu kleinen Meinungsverschiedenheiten mit dem Partner und Bruder Ernst. Die Diskussionen endeten 1950 mit der Trennung der beiden. Ernst König übernahm den Panhard und Erwin behielt das Halbkettenfahrzeug, das er gegen einen Studebaker-LKW eintauschte. Dieser Studebaker US6 war eins der typischen amerikanischen Militärfahrzeuge des Zweiten Weltkriegs. Es wurden von 1941 bis 1945 etwa 200.000 Exemplare in diversen Ausführungen hergestellt. Bei Königs Laster handelte es sich um einen Dreiachser, der für 5 to Nutzlast ausgelegt war und

1955 standen der Faun F 60 und der Krupp Tiger der Firma König am Wochenende vor dem Wohnhaus in Lüdenscheid-Brügge.

Mit dem DKW war Waldtraud König oft unterwegs, um Ersatzteile für den anfälligen Tiger heranzuschaffen – Brügge ca. 1955.

PROBE

Möchten Sie wissen wie es weiter geht?

Die Geschichte des Nutzfahrzeugs

Seit fast einhundert Jahren werden Nutzfahrzeuge eingesetzt. LKW und Busse sind heute für die Versorgung der Bevölkerung unverzichtbar. Von den Anfängen bis etwa 1990 erstreckt sich der Zeitraum, über den im „Fahrtenschreiber" berichtet wird. Die Entwicklung der Technik ist dabei genauso ein Thema wie die Arbeitsbedingungen der Kapitäne der Landstraße.

Leserstruktur

Fahrtenschreiber spricht folgende Lesergruppen an:

LKW- und Geschichtsinteressierte, Spediteure, Oldtimer-Sammler, Fahrzeugbauer, -händler und -Servicebetriebe, Modellbauer, d. h. alle Menschen, die mit dem Nutzfahrzeug zu tun haben oder hatten und sich für dessen Geschichte interessieren.

Inhalt

- Portraits von Speditionen, Busunternehmen und anderen Fuhrparkbetreibern.
- Die Geschichte von Fahrzeugherstellern und Fahrzeugbauern.
- Informationen aus der und für die Nutzfahrzeug-Veteranenszene.
- Berichte über Fahrzeugrestaurierungen.
- Kostenlose Kleinanzeigen, Termine, Tipps, Anzeigen, etc.

Die Macher des Fahrtenschreibers

Manfred Koch (Jahrgang 1956) ist seit den 1980er Jahren in der Nutzfahrzeug-Veteranenszene unterwegs. Seit mehr als 15 Jahren schreibt er regelmäßig für die bekannten LKW-Oldtimerzeitschriften. Im Laufe der Jahre hat er über viele bekannte und unbekannte Speditionen und Fahrzeugbauer ausführliche Portraits erstellt. Veröffentlicht wurden außerdem etliche Berichte aus seiner Feder über Treffen und restaurierte Veteranen.

Er ist in der Szene bekannt und kennt sie, weil er in ihr lebt. Durch die seit sechs Jahren existierende Internetplattform **www.powalski.com** hat er außerdem beste Kontakte zu Veteranenfreunden weltweit.

Die Arbeit am Fahrtenschreiber wird unterstützt von kompetenten Kollegen, die für die Bereiche Technik, Fotografie sowie Layout und Druck verantwortlich sind.

Bitte Platz nehmen zur Zeitreise!

Nehmen Sie Platz auf den komfortablen Sitzen eines Reisebusses aus den 1950er Jahren. Lesen Sie, was die Kapitäne der Landstraße mit ihren alten Lastern erlebt haben oder wie die ersten Fernreisen nach dem Krieg mit Reisebussen in fremde Länder durchgeführt wurden. Steigen Sie ein zu einer Zeitreise, die vierteljährlich frei Haus kommt. Abonnieren Sie die Fachzeitschrift zum Thema Nutzfahrzeugveteranen! Bestellen sie noch heute den „Fahrtenschreiber"!

Fahrtenschreiber erscheint im

Fachverlag Manfred Koch,
Ackerweg 2
59556 Lippstadt-Bad Waldliesborn

Telefon 0 29 41 / 9 48 83 74
Mobiltelefon 01 71 / 4 54 35 96
E-Mail: info@powalski.com
Internet: www.powalski.com

Vertrieb

Direkt über den Verlag

Fahrtenschreiber erscheint vierteljährlich im Januar, April, Juli, und Oktober

Jahresabonnement: € 30,--
(Ausland € 36,--)

Technische Angaben

Format: DIN A4

Seitenumfang: 52 Seiten

Papier: Auf qualitativ hochwertigem Papier (150 g/m²) gedruckt.