

REWEIL DRK 6,80 € / Dohrreuch 7,40 € / Schwette 9,90 € / C115



G 6954

4/2017  
August/September  
6,00 €

# Historischer KRAFTVERKEHR



**Kommunal: MAN 415 L 1 A**  
**National: Große Rövekamp**  
**International: Kretas Lasterwelt**

## Final Mischen

Als kleine Ergänzung zu eurem netten Betonmischer-Beitrag aus HiK 1/17 habe ich euch zwei Aufnahmen angehängt, die einen kubischen Mercedes LPB 2224 mit Liebherr-Mischaufbau zeigen, den ich vor mehr als zwanzig Jahren aufgenommen habe. Eines der Bilder entstand während des Baus der Frankfurter U-Bahn im Juni 1996, wo ihn die Firma Heilit & Wörner bei Tunnelarbeiten eingesetzt hat. Davor stand das Fahrzeug längere Zeit in einem Baulager an der Startbahn West des Rhein-Main Flughafens.

**Mike Willig**  
mike.d@willig.org



Gnadenbrot an der Startbahn West: Liebherr-Mischer auf Mercedes LPB 2224.

## 1 Zero Emission

Neulich in Obwalden in der Zentralschweiz: Auf dem ‚O-iO‘- (‚Oldtimer in Obwalden‘-) Treffen gab es so einige schöne Saurer-, FBW- und Henschel-Laster zu sehen, darüber hinaus auch interessante Omnibusse. Wirklich beeindruckt hat mich allerdings ein eher unscheinbarer Plateaulastwagen mit Holzspeichenrädern. Der grau lackierte Frontlenker mit Elektroantrieb ist von der Schweizer Firma Tribelhorn vor 99 (!) Jahren an die Brunnenverwaltung Eptingen, Signer und Buchenhorner AG geliefert worden. In seinen ersten

Einsatzjahren transportierte er Mineralwasser bis nach Basel. Später verkehrte er nur noch in Sissach und wurde erst 1982 endgültig außer Dienst gestellt. Sieben Jahre später wurde der Tribelhorn nach Originalplänen neu aufgebaut und im Juni 2011 wieder zum Verkehr zugelassen. Er befindet sich auch heute noch im Besitz der Mineralquelle Eptingen AG.

**Michael Brauner**  
michael@brauner-koeln.de

2



Vor 99 Jahren bereits klimaneutral unterwegs: Tribelhorn-Elektrolastwagen aus der Schweiz.

Foto: M. Brauner

## Gegendarstellung

Zu Dietbert Strahlmanns Artikel ‚Dornröschenschlaf‘ in HiK 3/17 muss ich doch ein paar Anmerkungen machen. Ich habe in der ehemaligen DDR einige Jahre mit den ‚Roh-MAN‘ arbeiten müssen. Aus meiner Sicht waren diese Lastwagen weder zuverlässig, noch bergfreudig! Von sechs Roman, die wir in unserem Fuhrpark hatten, konnten maximal vier in den täglichen Umläufen verplant werden. Zwei standen eigentlich immer in der Werkstatt, wenn überhaupt Ersatzteile vorhanden waren. In den Technik-Baugruppen fanden sich regelmäßig Späne von der Bearbeitung oder es waren Lager in ihren Sitzen lose! Probleme bereiteten auch Getriebe, Wasserpumpen, das Schaltgestänge und andere Komponenten.