

Der Dieselkarren



Die Diesellameise „Fortschritt“.

Type DK 2002 L.

DK Dieselkarren
2002 2000 kg Nutzlast, Weiterentwicklung 2
L Luftbereifung

Gefertigt im VEB Industrierwerke Ludwigsfelde von 1954 bis 1956.

Inhaltsverzeichnis

Geburt und der Weg nach Ludwigsfelde	Seite 3
Angekommen	3
Abgewandert	4
Bemerkungen	4
Technische Daten der Diesellameise DK 2002 L	5
Bildinformationen	7
Bilder der Montage des Gesamtfahrzeugs im Lehrkombinat	8
Bildinformationen Motor	10
Literaturübersicht Diesellameise DK 2002 L	12
Auswertung Protokolle der Werkleitung	13
Raum für Notizen	18
Anlagen	
Kaufvertrag	19
Werbung der Geburtsstätte	20

Geburt und der Weg nach Ludwigsfelde

Not macht erfinderisch. Dieses Sprichwort hatte sich in der ostdeutschen Nachkriegswirtschaft häufig bestätigt. So auch in diesem Fall.

Für den innerbetrieblichen Transport bewährten sich Elektrokarren seit Jahren. Klein, wendig, geräuscharm, ohne Luftbelastung durch Abgase. Ihr elektromotorischer Antrieb bezog seine Energie aus Bleiakkumulatoren, die in der Nacht an einer Ladestation wieder gefüllt wurden. Bleiakkumulatoren musste Ostdeutschland aber in der Nachkriegszeit überwiegend aus der Bundesrepublik Deutschland oder dem Ausland importieren. Sie waren teuer und es fehlten die Devisen (frei konvertierbare Währung) dafür.

Der *VEB Gusspress- und Schmiedewerk „Einheit“ Brand- Erbisdorf/Sa.* fertigte 1950 Elektrokarren. Wegen der fehlenden Bleiakkumulatoren suchte die Firmenleitung 1950/51 nach einem Ausweg. Obwohl die Firmenbezeichnung es kaum erahnen lässt, bestand eine traditionelle Bindung zum Fahrzeugbau. Die Motorrad- und Fahrzeugbaufirma *OD* (Willy Ostner) produzierte vor 1945 in Brand-Erbisdorf Personen- und Lastendreiräder. Erfahrungen im Fahrzeugbau waren somit vorhanden. Kurz entschlossen implantierte man einen Dieselmotor, setzte ein Getriebe ein und baute eine angetriebene Achse unter das Fahrgestell der Elektro- Karre. Der Dieseldieselkarren war geboren.

Dennoch erwies sich eine konstruktive Überarbeitung als notwendig. Ein eigenes Fahrgestell musste entstehen, dazu besser angepasste Baugruppen vom Motor bis zur Achse. Als typisches Merkmal des Elektrokarrens blieb die Trittmuldenlenkung erhalten. In einem Werksteil dieses Schmiedebetriebs begann eine Kleinserie des nun „Fortschritt-Dieselameise“, Typ 1802 und Typ 2002 genannten Fahrzeugs.

Ameise; klein, wendig, hoch belastbar, - war eine treffende Bezeichnung.

Sogar für den Export hatte das Außenhandelsunternehmen *DIA (Deutscher Innen- und Außenhandel)* die „Dieselameise“ vorgesehen. Doch schon bald benötigte der Betrieb jede Arbeitskraft für die vorgesehene Schmiedeproduktion. Das Lehrkombinat der Motorradfabrik Zschopau bekam den Auftrag zur weiteren Fertigung der „Dieselameise“. Aber auch dort hielt es diese nicht lange aus. Zschopau sollte in großen Stückzahlen Motorräder produzieren. Nun kam Ludwigsfelde ins Gespräch. Wirtschaftspolitische Entscheidungen hatten zu einer Unterbrechung der in den Industrierwerken Ludwigsfelde geplanten Großdieselmotorenproduktion für die Schifffahrt geführt. In Ludwigsfelde suchte die Firmenleitung Arbeit um Fertigungsstätten und Arbeitskräfte auszulasten. Im Oktober 1953 erfolgte der Beschluss der *Hauptverwaltung Automobil- und Traktorenbau im Ministerium für allgemeinen Maschinenbau*, die Serienfertigung der Dieselameise, beginnend 1954, aufzunehmen.

Angekommen

Ab 1954 begann deren Fertigung wie geplant.

Ludwigsfelde war damit erstmalig Fahrzeugproduzent!

Der Produktionsstart erfolgte nicht ohne Probleme. Es fehlte an Werkzeugen und Vorrichtungen, es fehlten Maler und Tischler, und 1954 war sogar der Absatz nicht gesichert. Die Montage fand in der Halle 3 als Standmontage statt, Rahmen und Einzelteile fertigte überwiegend die Halle 6, die Tischlerei des Werkes fertigte die Pritschen. Das Lehrkombinat lieferte, allerdings erst ab 1955, neben Bauteilen und Baugruppen sogar fertig montierte Fahrzeuge. Jedes Fahrzeug wurde auf der Straße „eingefahren“, eine ca. 10 km Kontrollfahrt diente zur Mängelfeststellung. Eine ausreichende Qualität bestätigte die staatliche Kontrollbehörde *DAMW (Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung)* mit der Erteilung des Gütezeichen 1 im Mai 1954. Im gleichen Monat folgte ein Regierungsauftrag über acht

Stück „Dieselameise“ in der RAL- Farbe 6003, olivgrün, mit Zusatzbedingungen für die Endabnahme. Zur Leipziger Herbstmesse 1955 stellte der *VEB Industriewerke Ludwigsfelde* sein Erzeugnis mit verändertem Schutzbügel vor der Trittmulde und Blinklichtanlage aus. Eine Absenkung im Bereich der Trittmulde ermöglichte einen bequemerem Einstieg für das Fahrpersonal. Mit viel Kampf und einigem Krampf gelang mit 420 Fahrzeugen eine 84%-Planerfüllung. Für 1955 plante die Firmenleitung sogar die technische Weiterentwicklung und wieder eine Jahresproduktion von 500 Fahrzeugen ein. Das Werk identifizierte sich mit dem Erzeugnis.

Die Bedienungsanleitung für die „Dieselameise“ DK 2002 L – „Fortschritt“ des *VEB Industriewerke Ludwigsfelde* aus dem Jahr 1955 wies deutlich auf den Vorteil dieser Fahrzeuggattung hin. Keine Ladestation notwendig, keine Ladezeit einzuplanen, dazu höhere Nutzlast durch den Entfall der Blei-Akkumulatoren im Vergleich zu Elektrokarren. Der Verkauf erfolgte direkt ab Werk. Eine Kundendienstgruppe wurde der Absatzabteilung des Kaufmännischen Bereichs (Kurzzeichen KA/K) angegliedert. Immerhin rund vierzig Vertragswerkstätten betreuten die „Dieselameise“ landesweit. Doch schon 1956 endete diese Produktion wieder. In Ludwigsfelde sollten Strahltriebwerke für die Luftfahrt hergestellt werden, da war kein Platz mehr für eine „Dieselameise“.

Eine genaue Stückzahl für die Ludwigsfelder Fertigungsperiode ist nicht exakt ermittelbar. Den Planzahlen entsprechend verließen 1420 Stück den Betrieb.

Abgewandert

Die weitere Fertigung bekam der *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen/Thür.* übertragen. Ludwigsfelde lieferte zum Produktionsanlauf noch Bauteile. Die „Dieselameise“ erhielt alsbald die Typbezeichnung DK 3/3 und mit einer Neuentwicklung warb Waltershausen für die Variante Kipper.

Erstaunlich ein Werbeprospekt dieser Firma aus dem Jahr 1956 mit dem Hinweis auf den kontingentfreien Verkauf der Dieselameisen direkt ab Werk. In Ostdeutschland (DDR) waren Kraftfahrzeuge absolute Mangelware und deshalb nur mit einer staatlichen Bescheinigung (Kontingent) zu erhalten. Für diese Bescheinigung musste der Antragsteller eine Kontingenzuteilung nachweisen. Aber für die „Dieselameise“ galt dies nicht. Sie war offensichtlich in dieser Zeit nicht sehr begehrt.

Das änderte sich später. Die „Dieselameise“, 1958 noch immer so bezeichnet, machte als „Multicar“ Karriere und benötigte alsbald auch eine Kontingenzuteilung.

Bemerkungen:

Waltershausen hat 1956 bereits 316 Stück DK3 gefertigt (siehe,S.776). Im April 1957 wirbt Waltershausen in der KFT mit einer weiterentwickelten Diesel-Ameise, auch in der Variante Kipper.*

Hat es im IWL noch eine Weiterentwicklung gegeben? Oder ist damit begonnen worden?

Die dem Stadt- und Technikmuseum Ludwigsfelde zur Verfügung stehende „Dieselameise“ entstammt dem Baujahr 1956 und hat die Fahrgestellnummer 1573. Die letzte in Ludwigsfelde gefertigte „Dieselameise“ könnte die Fahrgestellnummer 1690 haben. Wurden die Fahrgestellnummern entsprechend der gefertigten Stückzahl vergeben, müssten vor der IWL –Fertigung mindestens 270 Fahrzeuge in Brand-Erbisdorf und Zschopau gefertigt worden sein.

Wie viele Motoren von Phänomen Kamenz geliefert wurden, bedarf der Klärung .In einer Betriebsanleitung vom Juli 1955 wird als Motorenhersteller Phänomen Zittau genannt. Kamenz war ein Betriebsteil von Phänomen.

*Eine Betriebsanleitung für den Motor Type H65 vom Motorenwerk Cunewalde OL. stammt aus dem Jahr 1954. Nach *(S.772) ist dieser Motor dort von 1950 bis 1959 in Serie gewesen. Die technischen Daten des Motors sind einer Bedienungsanleitung für den Typ 1H65 des Jahres 1962 entnommen.*

Der Motor 1H65 ist ohne bedeutende Veränderungen von 1958 bis 1977 in Produktion gewesen (siehe, S.772).*

**Plaste, Blech und Planwirtschaft*

Peter Kirchberg, 1. Auflage 2000, Nicolaische Verlagsbuchhandlung Berlin

Technische Daten der Diesellameise DK 2002 L

Verkaufspreis:

5810,- DM (Ost), direkt ab Werk an den Kunden verkauft

Fahrzeugabmessungen:

Länge 3180 mm, Breite 1430 mm, Höhe 1585 mm

Pritschenabmessungen 1960 X 1140 mm, Ladefläche 2,25 m², Bordwandhöhe 300 mm,

Ladefläche über Fahrbahn 760 mm, unbelastet

Fahrzeugmassen:

Eigenmasse: 935 kg.

Nutzmasse 2000kg.

Tragfähigkeit 2190 kg (Fahrgestell ohne Pritsche)

Zulässige Gesamtmasse 3035 kg gemäß Kraftfahrzeugbrief / Steuer- (Eigen-) Gewicht,

2935 kg gemäß Typenschild

Zulässige Anhängemasse 1800 kg.

Fahrgestell:

Robuster Profilstahlrahmen in Schweißkonstruktion,

Blattfedern vorn und hinten,

Spurbreite 980 mm

Radstand 1640 mm

Bodenfreiheit 195 mm

Lenkung:

Trittmuldenlenkung, die gleichzeitig Standplatz des Fahrers ist, durch Gewichtsverlagerung auf die Vorderräder wirkend, Trittmulde gefedert,

Bedienung:

einkuppeln: bis zur Waagrechtstellung des rechten Handhebels Kupplung dosieren, auskuppeln: Hebel anheben,

Bremse: durch anheben des linken Handhebels Bremsvorgang Feststellbremse blockieren,

mittels des Bremshebels innerhalb des Fahrerstandes Betriebsbremse dosieren,

Fahrgeschwindigkeit durch betätigen des Drehgriffes rechts regeln,

Getriebe- Gangwechsel durch Schalthebel an der linken Fahrerseite,

Lichtschalter

Winkerschalter/ Blinklichtschalter

Motor:

Hersteller VEB Phänomen Zittau, Werk Kamenz, Typ H65,
evt. auch Motorenwerk Cunewalde OL.
1- Zylinder Viertakt- Dieselmotor, liegender Zylinder, wassergekühlt mit
Verdampferkühlung,
Kühlwasserverbrauch 0,6 – 1,0 l/PSH
Kühlwasserinhalt 7,5 l
Leistung 6 PS (4,4kW), bei 1500 1/ min,
Max. Drehmoment 3,15 kpm bei 1500 1/min
Bohrung 85 mm, Hub 115 mm, Hubvolumen 650 cm³,
Verbrauch 6 Liter/100km
Vorglühen mit Einschraub- Zündlunte, Handkurbel- Start

Getriebe:

Hersteller VEB Getriebewerk Liebertwolkwitz
Dreigang- Getriebe, mit Rückwärtsgang, Schaltung im H- System
i.1. G. = 1:3,06
2. G. = 1:1,76
3. G. = 1:1,00
R. G. = 1:4,00

Kupplung:

Einscheiben- Trockenkupplung

Vorderachse:

Faustachse mit Achsschenkellenkung, zul. Achslast 1207 kg

Hinterachse.

Ausführung als Banjo- Achse mit Schneckenantrieb, Krafteinleitung durch
Kardanwelle,
zul. Achslast 1828 kg

Bremse.

Mechanisch betätigte Trommelbremse, nur auf die Hinterräder wirkend,
Feststellbremse federkraftbetätigte Außenbackenbremse- Getriebebremse

Räder/Reifen:

Luftreifen der Dimension 23x5, Felgen 5–13“, viermal Einzelbereift

Lichtanlage:

6 Volt Lichtmaschine, Bleisammler 14 Ah, Scheinwerfer- Frontbeleuchtung,
Rücklicht, Kennzeichenbeleuchtung, Winker,
ab Mitte 1955 Blinklichtanlage,

Bemerkungen:

Geringe Abweichungen zu Abmessungen und Massen sind in verschiedenen
Veröffentlichungen, Prospekten und Betriebsanleitung vorhanden.

BETRIEBSANLEITUNG

Diesellameise „Fortschritt“ Type DK 2002 L

Ausgabe Juli 1955

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde Kreis Zossen

Telegramm-Adresse: Iwërke Ludwigsfelde • Fernschreiber: 758
 Telefon-Anschlüsse: Ludwigsfelde 531—535
 Personenbahnhof: Birkgrund-Nord
 Bestimmungsbahnhof für Stück- und Eilgüter: Ludwigsfelde
 Bestimmungsbahnhof für Waggonsendungen:
 Großbeeren, Anschluß Genshagener Heide

I. Vorwort

Bei der Entwicklung der Diesellameise Typ DK 2002 L waren vor allem dringende, volkswirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend. Dem großen Kreis der Verbraucher soll mit der Diesellameise ein Fahrzeug in die Hand gegeben werden, welches gegenüber den vorhandenen vielseitige Vorteile aufweist. Die stabile Ausführung der Diesellameise läßt eine Verwendung zu den verschiedensten Zwecken zu. Durch den Antrieb mit einem leistungsstarken Diesel-Motor erwachsen dabei geringe Unterhaltungskosten, wobei jedoch eine Einschränkung für die Verwendung bei der Nahrungsmittelindustrie gemacht werden muß. In diesem Fall ist den vom Motor erzeugten Abgasen Beachtung zu schenken. Der Aufwand und die Kosten für die Wartung der Diesellameise sind niedrig. Besonders wichtig ist, daß die bei Elektrofahrzeugen notwendige Batteriepflege entfällt. Auch das Ladegerät für Elektrofahrzeuge ist nicht erforderlich, so daß die Diesellameise an jedem Ort eingesetzt werden kann.

Die Diesellameise kann auch für den Straßenverkehr zugelassen werden, wenn die amtliche Zulassung und die Fahrerlaubnis der Klasse IV vorliegen.

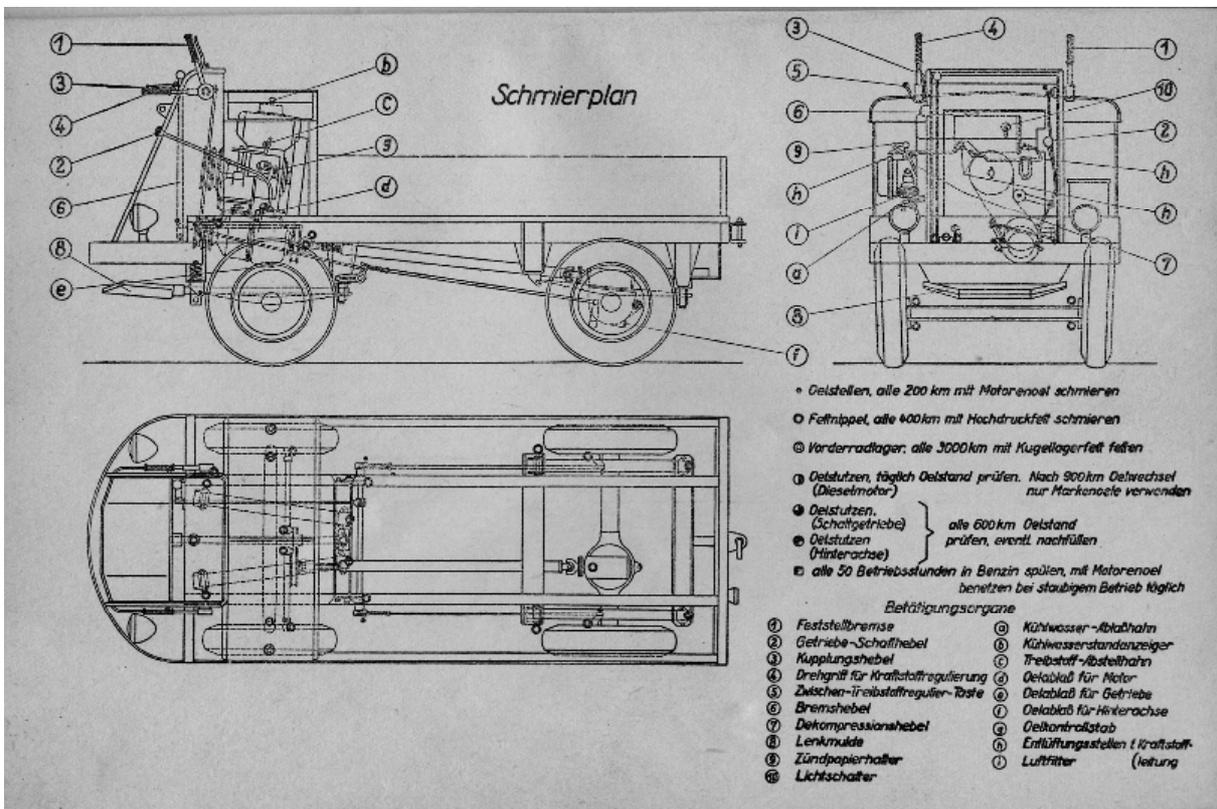
Die genaue Kenntnis und Befolgung aller in dieser Betriebsanleitung gegebenen Hinweise ist Voraussetzung dafür, stets über ein einsatzbereites Fahrzeug zu verfügen. Aus diesem Grunde soll dieses Heft unbedingt „in die Hände des Fahrers“ gelangen.

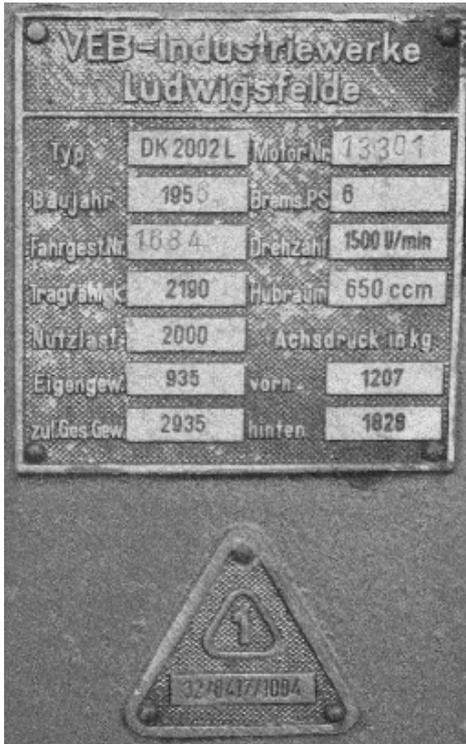
Bei regelmäßiger Wartung und Beachtung der in den Hinweisen gegebenen Richtlinien wird die Diesellameise ein unentbehrliches Gerät werden. Deshalb sind auch die in diesem Heft angeführten kostenlosen Durchsichten bei einer unserer Vertragswerkstätten unbedingt auszuführen. Sie sind die Bedingung dafür, daß dem Fahrzeughalter die Garantieansprüche erhalten bleiben.

Lassen Sie auch sonst der Diesellameise die unerläßliche Pflege angehen. Der Verschleiß wird rapide herabgesetzt, Wert und Leistung des Fahrzeuges bleiben erhalten.

VEB Industrierwerke Ludwigsfelde

Juli 1955





Typschild und Gütezeichen

Demonstrationsumzug am 1. Mai 1954

Bilder der Montage des Gesamtfahrzeugs im Lehrkombinat
des VEB Industriewerke Ludwigsfelde im Jahr 1955



Gewindeschneiden Achsantriebsgehäuse



Montage Vorderachse



Montage der Blattfedern



Motoreinbau



Installation der Fahrzeugelektrik

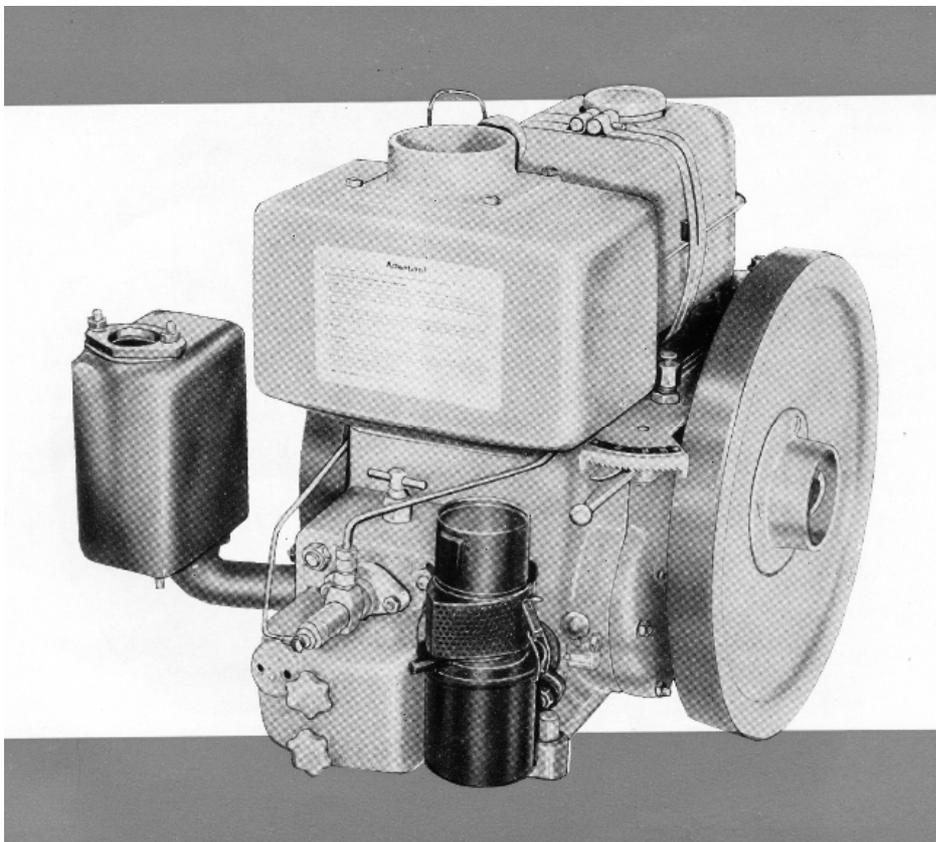


Vorbereitung für die Abnahmefahrt mit Ballastgewicht



Das *Lernaktiv 012* stellt sich dem Fotografen nach Fertigstellung von fünf Stück „Dieselameisen“

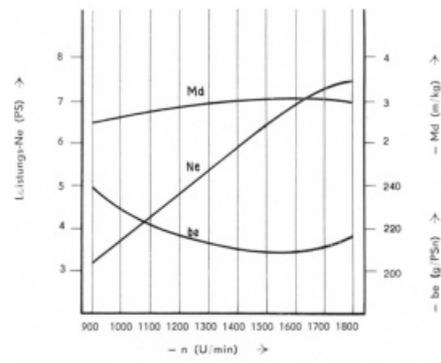
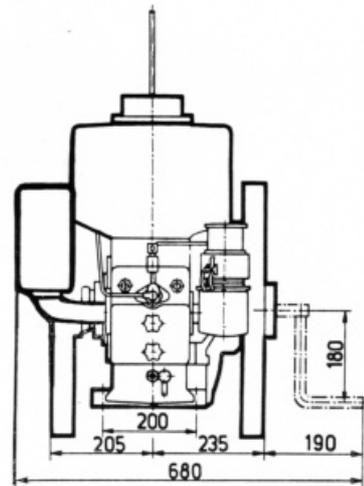
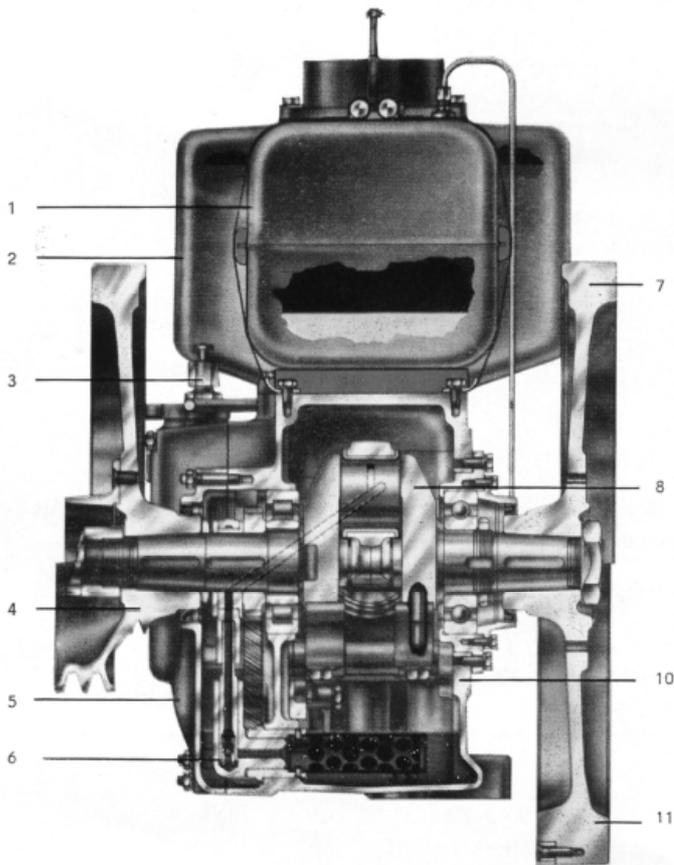
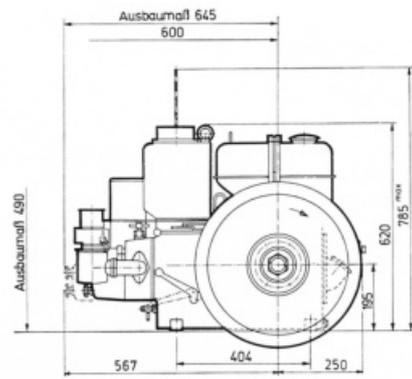
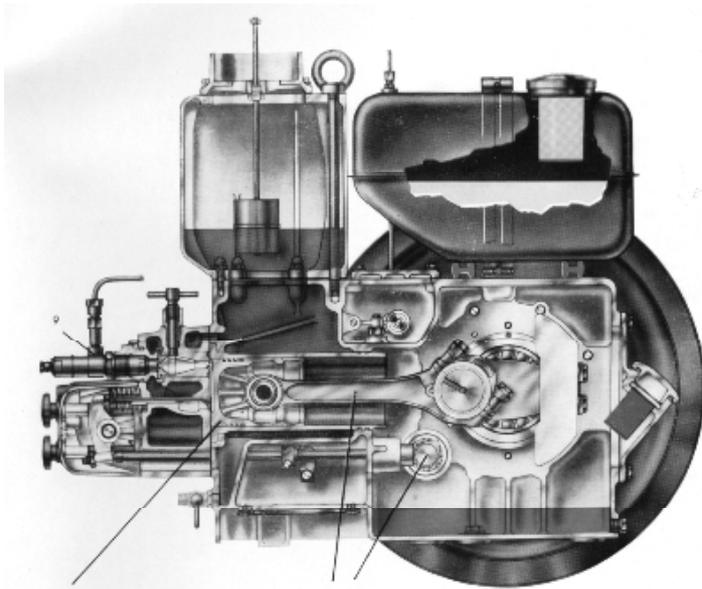
Bildinformationen Motor



Motor Typ 1H65

Im Bild in der
Ausführung
Baujahr 1974.

In Abmessungen
und technischen
Daten wie der
Motor der
Dieselameise.



Literaturübersicht Dieselameise DK 2002 L

Kraftfahrzeugtechnik 2/51 S. 34

Diesellokarren Messebericht zur Leipziger Frühjahrsmesse 1951
u.a. VEB Brand- Erbisdorf mit Dieselameise, techn. Daten

Der Deutsche Straßenverkehr 10/55 S.301

Stationär-Dieselmotor H65
6 PS, 220 gr/PSh, sofort lieferbar, Preis 1275,- DM (Ost)
Hersteller: VEB Kraftfahrzeugwerk Phänomen Zittau

Kraftfahrzeugtechnik 6/57 S. 216

Diesel- Ameise erleichtert innerbetrieblichen Transport
Techn. Daten, Hersteller Waltershausen, Variantenerweiterung
Vorgestellter Typ entspricht noch dem Konstruktionsstand der Fertigung im
IWL.

Werbeprospekt des DIA Berlin (Deutscher Innen- und Außenhandel)

Typ DK 2002 „Fortschritt“ - Diesel- Ameisen
fünfsprachig (deutsch, russisch, englisch, französisch, spanisch)
Bilder, techn. Daten, Beschreibung
Kopie im Stadtarchiv Ludwigsfelde vorhanden

Betriebsanleitung der Dieselameise „Fortschritt

Type DK 2002 L
Ausgabe Juli 1955
VEB Industrierwerke Ludwigsfelde
Kopie im Stadtarchiv Ludwigsfelde vorhanden

Betriebsanleitung Dieselmotor Type H65

Ausgabe 1954 oder 1955
Motorenwerk Cunewalde /OL.
im Stadtarchiv Ludwigsfelde vorhanden

Ersatzteilliste Dieselmotor 1 H65

Ausgabe 1961
VEB Motorenwerk Cunewalde Obercunewalde/OL.
im Stadtarchiv Ludwigsfelde vorhanden

Plaste, Blech und Planwirtschaft

Peter Kirchberg
Nicolaische Verlagsbuchhandlung
ISBN 3-87584-027-5
S. 292

1951 in der Schmiede Brand- Erbisdorf entstanden, wegen fehlender
Bleibatterien in Elektrokarre Diesel-Motor aus Kamenz, Typ H65, eingebaut.
IWL übernahm 1953, ca. 1000 Stck. gefertigt.

(Angaben zu Übernahmejahr und Stückzahlen nicht exakt- der Autor)
Ab 1956 in Waltershausen.

Typenkompass DDR-Lastwagen 1945-1990

Christian Suhr
Motorbuchverlag Stuttgart
ISBN 3-613-02535-3
ISBN 978-3-613-02535-6
S.47

Dieselameise, Übernahme aus Branderbisdorf, Übergabe an Waltershausen,
etwa 1000 Stück gefertigt, Technische Daten, abgebildet eine nicht in
Ludwigsfelde gebaute Ausführung

S.98/99

Elektroameise EK 2002, Dieselameise „Fortschritt“ DK1802/DK2002
Mit Abbildungen und technischen Daten

Auswertung Protokolle der Werkleitung und anderer Direktionsbereiche des IWL

im Landesarchiv Brandenburg
Bestand 506 IFA Automobilwerke Ludwigsfelde

betr. Dieselameise

L-Protokoll = Werkleitung (Werkdirektor)
*Kursive Textzeilen sind Bemerkungen, Kurzfassungen oder Ergänzungen des
Bearbeiters.*

Die Protokolle sind nicht in jeden Fall wörtlich wiedergegeben, da sich einige Aussagen auf vorherige Protokolle beziehen und bei wörtlicher Wiedergabe unverständlich wären. Es wurde jedoch niemals der Sinn oder der Inhalt verändert.

1953

8.10. 1953 L 30/53

Die Dieselameise ist im Fertigungsprogramm 1954 vorgesehen.
Absatzmöglichkeiten prüfen.

16.11.1953 Protokoll Arbeitsbesprechung Kaufmänn. Leiter

Erstmals der Typ der Dieselameise mit DK 2002 L genannt
Abt. KM erhält sämtliche Zeichnungsunterlagen und beginnt mit der Materialbestellung.
Die Abschlussbesprechung über die Übernahme der Einzelteile und Unterlagen von Zschopau
erfolgt am 20.11.53 in Zschopau.

9.12.53 L- Protokoll

Produktionsanlauf 1954
Geplant Febr. 20 DK
 März 30 DK

22.12.1953 Hauptfristenplan 1954

Noch nicht geklärt, welche Teile Zschopau für die Dieselameise liefert
(wie lange ist die Dieselameise bisher in der Zschopauer Lehrwerkstatt gefertigt worden?
Konstruktion aus Brand- Erbisdorf/Sa. übernommen)

1954

4.1.1954 Referat Betriebsversammlung (Entwurf)

u.a.
Dieselameise- Produktionsübernahme von einem anderen Betrieb

22.1.1954 T- Protokoll

5 Stück Dieselameise zum 31.1.54 nicht zu schaffen, erst Mitte Februar
6 Motore im Hause, davon 3 mit einfacher Riemenscheibe. Es sind aber
Doppelriemenscheiben erforderlich.
Beschaffung bei Phänomen Kamenz oder Cunewalde versuchen.

Angefertigt werden müssen:

Schneckengehäuse	5 Stück
Kupplungsgehäuse	5
Achsmittelstücke	4
Achsschenkel	14
Aufnahmelager für Lichtmaschine	5
Hebelköpfe	15

Zschopau hat Teile ohne Lieferschein geliefert, im IWL müssen im Wareneingang deshalb eigene Bestandsaufnahmen erfolgen

29.1.1954 Notiz

Produktionsaufnahme in den Hallen 7 und 11, sowie in der Tischlerei
Technologie von Zschopau nicht anwendbar.
Messmittel fehlen.
Vorrichtungen und Werkzeuge fehlen.

2.2.1954 Produktionsleitung

Situationsbericht zum Anlauf der Dieselameise
(nicht ausgewertet)

16.2.1954 Gütekontrolle Halle 8

Messmittel für Kontrolle der Dieselameisen- Bauteile fehlen

24.3.1954 Abteilung Absatz
Situationsbericht nach dem 20.3.54

u.a.: Dieselameise 500 Stück geplant

25.3.1954 Ausbildungsleiter Lehrkombinat (Metke) an L (Vester)

Lehrkombinat fordert von der in Halle 6 bei Meister Tempel montierten Dieselameise
Baugruppen, um eine Lehrproduktion zu gewährleisten

- 27.3.1954 Aufholplan Dieselameise
1. Dekade April 25 Stück (5 bereits fertig)
 2. Dekade April 25
 Ende April 75 insgesamt
 Endauslieferung bis Fortschrittszahl 150 zum 30. 5.54. V: Halle 6, Koll. Kaue
- 23.4.1954 Mitteilung Qualitätskontrolle(Q) an Techn. Direktor (T)
- Gütezeichen für Dieselameise ist beantragt
- 26.4.1954 Mitteilung von TAW an Produktionsleitung
- Fahrer der Dieselameisen für die 1. Mai- Demonstration
- | | |
|-----------------|------------------------------------|
| Herbert Schluhe | Einfahrer Dieselameise Halle 6 |
| Willi Malz | Endmontage Dieselameise Halle 6 |
| Willi Hiecke | Endmontage Dieselameise Halle 6 |
| Heinz Lachmann | Endmontage Dieselameise Halle 6 |
| Siegfried Dörre | Sachbearbeiter Halle 6 |
| Hans Helfer | TAN (Techn. Arbeitsnormen) Halle 6 |
| Steffen Wegert | Treckerfahrer Garagenhof |
| Ewald Hinze | Treckerfahrer Garagenhof |
| Konrad Senger | E-Karrenfahrer Garagenhof |
| Harry Kastner | E-Karrenfahrer Garagenhof |
- 3.5.1954 Mitteilung Q
- Gütezeichen 1 für Dieselameise erteilt. Gültig bis 3.5.1955.
 Material, Verarbeitung, Oberflächenbeschaffenheit, Konstruktion, Funktion;
 alles von durchschnittlicher Güte
- 10.5.1954 Investitionen 1955
- Grundlage ist die Produktionsperspektive für
 u.a. 1000 Stück Dieselameise einer Neukonstruktion
- 29.5.1954 Rundschreiben an die Hallen 1,2,3,6,7,8,11
- Regierungsauftrag für 8 Stück DK 2002 L
 Farbe: olivgrün 6003
 Termin: 24.6.1954
 Es bestehen Zusatzbedingungen für die Endabnahme!
- 22.6.1954 Produktionsberatung in Halle 3
- Fehlteile, Arbeitskräftemangel, fehlende Hilfsmittel
- 24.6.1954 Protokoll einer Beratung
 im IWL mit dem Leiter der HV Auto- und Traktorenbau, Koll. Barthel
- u.a. zu Dieselameise (*nicht ausgewertet*)

- 25.6.1954 Protokoll einer Produktionsberatung in Halle 3 am 22.6.1954
- u.a. unter Teilnahme von Koll. Karsten, FDGB Bundesvorstand
Thema: Dieselameise
Unterzeichnet vom Hallenleiter Halle 3, Klaue, und Meister Tempel
Es fehlen Teile für die Endmontage.
Es besteht ein Arbeitskräftemangel. Insbesondere Maler und Tischler.
Die Planerfüllung ist gefährdet.
- 26.6.1954 Beratung im IWL mit der Hauptverwaltung Automobil- und Traktorenbau
Koll. Bartel
- Nur für 170 D- Ameisen Absatz gesichert. Export noch nicht möglich, da noch
Konstruktionsänderungen vorgenommen werden.
Fertigung über den Absatz hinaus darf nicht erfolgen, evt. FZ über Industrieläden anbieten(!)
- 28.6.1954 L 60/54
- Dem DIA (*Deutscher Innen- und Außenhandel- Transportmaschinen*) wird die Dieselameise
für den Export angeboten
- 19.7.1954 L 64/54
- TKK hat an HV Auto- und Traktorenbau einen Antrag zur Übernahme eines Forschungs- und
Entwicklungsauftrages für die Dieselameise gestellt. Antwort noch nicht erfolgt.
- 22.8.1954 Erweiterte L- Sitzung
- | | | |
|------------------|-----------|-------------------------------|
| Dieselameise zum | 31.8.1954 | FZ 200 (FZ. Fortschrittszahl) |
| | 30.9.1954 | FZ 300 |
| | 31.9.1954 | FZ 400 |
- 18.9.1954 Referat der Abteilung Planung (Z)
- Ab FZ 300 fehlen für die Dieselameise Teile, u.a. Spurstangen aus Mühlhausen
- 4.10.1954 L 73/54
- Widersprüchliche Angaben im Protokoll:
- A: Die Weiterentwicklung der Dieselameise erfolgt in Karl- Marx- Stadt
- B: Es ist damit zu rechnen, dass IWL für 1955 nur noch zwei
Entwicklungsaufträge erhält:
Dieselameise und
Pitty- Sport
TKE ist damit personell überbesetzt
- 11.11.1954 Fehlteile
- Bis FZ 350 sind Fehlteile ausgewiesen, bis FZ 400 fehlen Rahmen
- 27.12.1954 Beratung der Hallenleiter vom 24.12.1954

u.a. Dieselameise bis FZ 364 von der Gütekontrolle abgenommen

Jahreswechsel 1954/55 Auszug aus Rede Betriebsversammlung

u.a. Planerfüllung Dieselameise 84% (*bedeutet 420 Stück in 1954*)

1955

17.1.1955 L 3/55

500 Stück Dieselameisen für 1. Halbjahr 1955 einplanen

13.1.1955 Reisebericht Engelhardt TK

Kooperation von Bauteilen der Dieselameise
(*nicht ausgewertet*)

9.2.1955 Reisebericht zur Fahrzeugelektrik

u.a. Blinklichtanlage für Dieselameise

24.3.1955 Protokoll Operativbesprechung

u.a. Dieselameise
(*nicht ausgewertet*)

1.6.1955 Planerfüllung im Monat Mai

Dieselameise Soll: 60
Ist: 14 =23%

22.7.1955 Besuchsbericht
HV Auto- u. Traktorenbau, Abt. Absatz und DIA im IWL

Dieselameise wird von besonderen Betrieben benötigt

1955 Keine weiteren Eintragungen zu Dieselameise

1956

3.4.1956 Plananalyse

Dieselameise Soll: 210 Stück
Ist: 185 Stück

16.5.1956 L 20/56

Für die Absicherung der geplanten 500 Stück Dieselameise fehlen Teile.
Die Abgabe von Teilen an Waltershausen ist unter diesem Gesichtspunkt noch einmal zu überprüfen.

29.8.1956 Absatzanalyse KA (Absatzabteilung)

 Dieselameise Soll: 500 per 31.7.1956 Ist. 406 Stück
 Gießerei Eberswalde hat 80% Arbeitsausschuss geliefert
 Kugellager 6203 fehlen

12.2.1957 KA an B (*Absatz an Buchhaltung*)
 Absatzanalyse 1.1.56 bis 31.12.56

 Dieselameise Soll: 500 Ist. 500 Stück (*für 1956*)

1957

keine Eintragungen aufgefunden, nur wenige Protokolle vorhanden

Mögliche Stückzahlen im IWL:

1954 420 Stück
1955 500 Stück ?
1956 500 Stück

Archiv Freunde der Industriegeschichte Ludwigsfelde e.V.

Raum für Notizen:

Anlagen

Kaufvertrag

18.02.03 09:49 +49373828812
18/02/2003 09:39 +49373828812

STEINMETZ BRAUTZSCH

S. 04

Vertrag Nr. ^{P 660/}615/013 /195 6

KA/Sch.

Zwischen VEB INDUSTRIEWERKE LUDWIGSFELDE, Ludwigsfelde Kreis Zossen

vertreten durch komm. Wirtsch.-Ltr., Koll. Elze und Abs.-Ltr., Koll. Schultze

als Lieferer
und Firma Albert Teichmann, Geringswalde/Sa, Bahnhofstr. 16

vertreten durch

als Besteller

wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1 Vertragsgegenstand

1. Der Lieferer liefert an den Besteller lt. Bestellung:

Datum	Nummer	Aktenzeichen
1.9.1955		
1 Stück Diesellameise, Typ DK 2002 L		
zum Preise von DM 5810,--		

Liefertermin: 31.1.1956
vorfristige Lieferung ist zulässig.
Auftragsbestätigung des Lieferers
vom 8.11.1955 gilt als untrennbarer
Bestandteil unseres Vertrages.

2. Die Preise sind genehmigt durch

Freiskarteiblatt Nr. 8

§ 2 Verpflichtungen des Lieferers

- Die Termine für die Lieferungen werden wie folgt vereinbart: siehe im § 1 genannte Bestellungen.
- Sonstige Vereinbarungen über die Zulässigkeit vorfristiger Lieferung: siehe im § 1 genannte Bestellungen.
- Sonstige Lieferbedingungen: siehe im § 1 genannte Bestellungen.
- Für die zu liefernden Waren gelten Muster, technische Beschreibungen, Normen und Zeichnungen gemäß unserer im § 1 genannten Bestellungen.
- Der Lieferer verpflichtet sich, den Vertragsgegenstand zu versenden und binnen drei Werktagen nach Versand des Vertragsgegenstandes dem Besteller Rechnung infacher Ausfertigung zu erteilen. Auf der Rechnung wird vermerkt, wann und wem der Vertragsgegenstand übergeben wurde. Bei Postversand der Rechnung gilt der Postaufgabestempel als Rechnungsdatum.

§ 3 Verpflichtungen des Bestellers

- Der Besteller verpflichtet sich, den Vertragsgegenstand bei Anlieferung entgegenzunehmen. Der Besteller ist zur Abnahme nur verpflichtet, wenn die vereinbarten Bedingungen erfüllt sind.
- Besondere Abnahmebedingungen: siehe im § 1 genannte Bestellungen.
- Der Besteller verpflichtet sich, die ihm erteilten Rechnungen unter Beachtung der hierfür geltenden Bestimmungen zu begleichen.

Best.-Nr. 65 002,3 Vordruck-Lit Verlag Weimar

§ 4 Versanddispositionen

- Der Besteller verpflichtet sich, dem Lieferer spätestens zwei Wochen vor Ablauf der jeweils vereinbarten Lieferfrist seine Versanddispositionen zugehen zu lassen. Bei zulässiger vorfristiger Lieferung wird er seine Versanddispositionen nach Kenntnis der Lieferbereitschaft unverzüglich dem Lieferer bekanntgeben.
- Kann wegen Fehlens der Versanddispositionen der Vertragsgegenstand nach Ablauf der Lieferfrist nicht versandt werden ist der Lieferer berechtigt, ihn für den Besteller auf dessen Kosten einzulagern und Rechnung zu erteilen (§ 2 Abs. 5).
- Gehen dem Lieferer die Versanddispositionen des Besteller nicht rechtzeitig zu, so verschiebt sich der Liefertermin zu gunsten des Lieferers um die Zeit, um die sich der Eingang der Versanddispositionen verzögert hat.

§ 5 Erfüllungsort

Erfüllungsort für die Verpflichtungen gemäß §§ 1, 2 und 4 ist der Sitz des Lieferers.

§ 6 Gefährtragung

Der Versand erfolgt auf Gefahr des Bestellers.

§ 7 Verpackung und Versicherung

- Der Lieferer verpflichtet sich, den Vertragsgegenstand wie folgt zu verpacken: siehe im § 1 genannte Bestellungen.
- Die Rückgabe von Verpackungsmaterial erfolgt nach den hierfür geltenden Bestimmungen. Zur Zeit gilt die Anordnung vom 20. November 1953 über die Rückgabe und Berechnung von Leihverpackungen (GBl. 125 S. 1180).
- Sonstige Vereinbarungen über die Rückgabe von Verpackungsmaterial:

handelsüblich

- Die Transportversicherung regelt sich nach dem Gesetz vom 9. August 1950 über die Versicherung der volkseigenen Betriebe (GBl. S. 830) oder den sonstigen hierfür geltenden Bestimmungen. Nochmalige Versicherung durch den Spediteur ist zu vermeiden.

§ 8 Mängelrügen

- Beanstandungen der vereinbarten Güte, Sorte und Verpackung sind dem Lieferer von dem Besteller binnen 15 Tage nach Entgegennahme des Vertragsgegenstandes schriftlich anzuzeigen. Verdeckte Mängel wird der Besteller dem Lieferer unverzüglich nach Feststellung schriftlich anzeigen. Nach Ablauf von 6 Monaten, beginnend mit der Entgegennahme des Vertragsgegenstandes, ist die Geltendmachung verdeckter Mängel ausgeschlossen.
- Der Lieferer verpflichtet sich, die ihm nach Abs. 1 angezeigte Mängel unverzüglich zu beseitigen oder entsprechenden Ersatz zu liefern oder Minderung mit dem Besteller zu vereinbaren.

*) Zur Zeit gilt die Anordnung vom 31. März 1955 Wenden!
(GBl. 34 Teil I, Seite 283)

Stadtarchiv Ludwigsfelde

• Fortschritt • DIESEL-AMEISEN

TYP
DK 2002

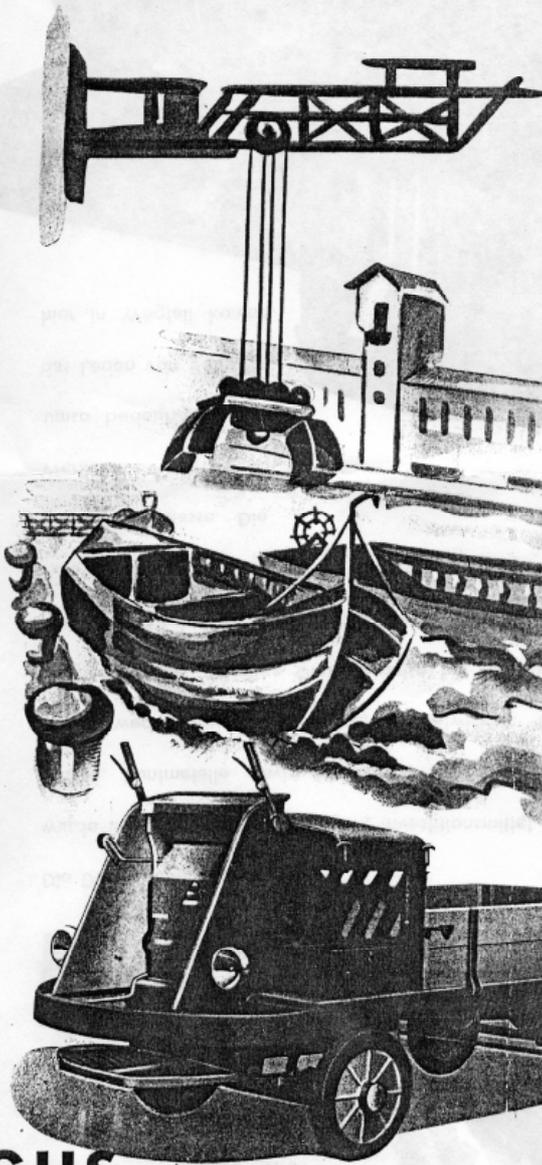
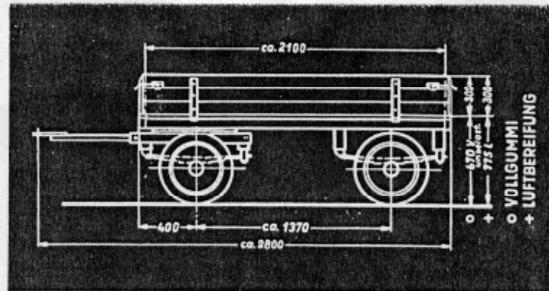
Die Diesel-Ameise „Fortschritt“

wurde im Zuge der Bestrebungen, Investitionsmittel, Transportkosten, Buntmetalle sowie Werkstoffe aller Art einzusparen bzw. zweckmäßiger zu verwerten, neu entwickelt. Die einfach zu bedienende, wendige Diesel-Ameise hat nur ein Gewicht von 940 kg und ist trotz ihrer stabilen Bauart und des geschützten Fahrerstandes um rund 34 % leichter als ein Elektrokarren gleicher Lastklasse. Die

Werkstoff-Einsparung ist umso bedeutsamer, als das Laden von Batterien hier in Wegfall kommt.



Die 2,25 qm große Ladefläche der Diesel-Ameise, die speziell für schwere Lasten vorgesehen ist, kann für den Transport von Sperrgütern durch einen Anhänger entsprechend erweitert werden.



Technische Daten und Abmessungen

Typ	DK 1802 V	DK 2002 L
Nutzlast	1800 kg	2000 kg
Bereifung: Art	Vollgummi	Luft
Bezeichnung	100/370	23x5"
Felgen	370 mm	5-13"
Dieselmotor:		
Leistung bei 1500 Umdrehung Min.	5,6 PS	5,6 PS
Hubvolumen	650 ccm	650 ccm
Kraftstoffverbrauch PSh	210 g	210 g
Kraftstoffbehälter-Inhalt ca.	8 Liter	8 Liter
Getriebe:		
Übersetzung I. Gang	1 : 3,06	1 : 3,06
Übersetzung II. Gang	1 : 1,76	1 : 1,76
Übersetzung III. Gang	1 : 1	1 : 1
Übersetzung R.-Gang	1 : 4	1 : 4
Fahrgeschwindigkeit maximal in der Ebene ca.	13,5 km/h	15 km/h
Steigfähigkeit im I. Gang beladen bis max.	10 ‰	9 ‰
Zul. rollende Anhängelast, beladen im III. Gang bis ca.	2000 kg	1800 kg
Fahrbereich mit einer Tankfüllung bis ca.	110 km	120 km
Abmessungen:		
Gesamthöhe „H 1“ unbelastet	1560 mm	1595 mm
Ladehöhe „H 2“ unbelastet	740 mm	785 mm
Kupplungshöhe „H 3“ unbelastet	655 mm	700 mm
Bodenfreiheit „H 4“ belastet	175 mm	207 mm
Gesamtbreite ca.	1250 mm	1250 mm
Ladebreite KL ca.	1140 mm	1140 mm
Spur, vorn und hinten ca.	940 mm	980 mm
Fahrgestelltragfähigkeit	1990 kg	2190 kg
Gewicht des Fahrgestelles ca.	855 kg	845 kg
Fahrzeuggewicht mit normalem Aufbau ca.	945 kg	935 kg

GUS PRESS- UND SCHMIEDEWERKE „EINHEIT“ VEB
BRAND-ERBISDORF WERK IV

Stadtarchiv Ludwigsfelde