

Peter Ziegler
XXXX X
XXXXX XXXXXXXXX
Tel.: XXXX

XXXXXXXXXX d. 18.10.2018

Sehr geehrte Herren
Hellmuth u. Pöhlsen !

Mit großem Interesse habe ich Ihren Bericht über Ihre Aktivitäten hinsichtlich der Geschichte der Hafentram in der -Holt Fast- gelesen. Habe auch sogleich Ihre Internetseite besucht. Dabei haben mich besonders die Hinweise auf die beiden ehemaligen Dampfkrane beschäftigt; und zwar aus folgendem Grund:

Ich war viele Jahre, von 1957 – 1986 als Maschinenschlosser (Vorarbeiter u. Meister) in der Betriebswerkstatt des Strom u. Hafentram, am Grasbrookhafen 13, beschäftigt. In den 60er Jahren erhielten wir den Auftrag, einen Dampfkran (schienengebunden) auf Dieselbetrieb umzubauen. Dieses war bereits der 2. Auftrag, dieser Art. Der erste Kran war vor 1957 auch in o.g. Werkstatt umgebaut worden. Auftraggeber war jeweils HE412 (Spreehafen)

Ich bekam damals den m-Stab- so sagte man, als Kolonnenführer. Es war eine sehr interessante Aufgabe. Es gab keinerlei Zeichnungen oder irgend welche Bilder von dem Vorgänger=Modell. Alles musste neu erfunden werden.

Die einzige feststehende Größe war der einzubauende Dieselmotor. Aus meiner Erinnerung war das ein MWM 2 Zylinder 2 Takt Diesel mit 45 PS. Von dem Dampfkran blieb eigentlich nur das Fahrgestell und der Ausleger. Alles Andere wurde mühsam „handgestrickt“. Alle Zahnräder und auch die Radkränze sowie das ganze Gehäuse wurden erneuert. Als alles soweit fertig war, kam die -Abnahme-. Es stellte sich heraus, daß noch eine aufwändige Schalldämmung (klar), einzubauen war. Zuletzt hat doch alles

b.w.

funktioniert, und Herr Krüger, damaliger Leiter bei HE (Spreehafen) war sehr zufrieden.

Ich habe aus dieser Zeit noch ein paar Fotos. Man erkennt, dass die Arbeitsbedingungen auch nicht die komfortabelsten waren. Es ist ein alter -Kanonenofen- zu sehen. (Heizung im Winterbaujahr).

Die neuen Zahnräder für das Wind- u. Drehwerk, sowie für das Fahrwerk sind gut zu erkennen. Eine echte Probefahrt konnte nicht gemacht werden, da nur ein etwa 5 m langes Gleisstück als Montagehilfe zur Verfügung stand. Immerhin haben wir das Fahrzeug dann aufgebockt um gewissermaßen eine längere Fahrt zu simulieren.

Alles in Allem war die ganze Maßnahme eine sehr teure Angelegenheit. Aus heutiger Sicht würde man wohl eher den Dampfkran in einen originalen, und funktionsfähigen Zustand versetzen um ihn in einem Museum zu zeigen. Aber damals war es so: Die Dienststellen bekamen für Investitionen kaum Geld. Und tüchtiges Personal war sowieso da und musste beschäftigt werden!

Kurzum: Es ging das Gerücht von einem „goldenen Kran“ um. Immerhin hat das Gerät am Spreehafen noch einige Jahre seinen Dienst getan. Man konnte damit auch kleine Rangierarbeiten ausführen.

Ich hoffe, dass ich Ihnen einen kleinen, interessanten Beitrag zur Verfügung stellen konnte.

Mit freundlichem Gruß

Peter Ziegler