Unten finden Sie die Liste der alten Baumaschinen, die zu einer den besten historischen Sammlungen der Welt gehören. Zusammen ergeben sie einen historischen Hintergrund des zwanzigsten Jahrhunderts. Sie vertreten das Bauwesen vorherigen Generationen, was uns bisher beeinflusst hat. In der Sammlung befinden sich Meisterstücke wie ***Dampfwalze ČKD – 1928, statische Straßenwalze HAMM 1935*** oder ***Finnischer Barbergreen 1950***.

Die Baumaschinen wurden in letzten Jahren renoviert. Außer der Dampfwalze ČKD – 1928 sind alle betriebsbereit. Sie sind als die ganze historische Sammlung zu verkaufen, bei einem guten Angebot gibt es die Möglichkeit des Einzelverkaufs.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie mich unter jakub.vys@gmail.com Tel.: 00420 776 070 335

Inhaltsverzeichnis

Dampfwalze ČKD - 1928 3
Statische Straßenwalze HAMM (ORANGE) – 1940 5
Statische Straßenwalze HAMM (GELB) – 1935 7
Statische Straßenwalze Rumun R12 M - 1938 8
Statische Straßenwalze Rumun – ohne Dach 9
Statische Straßenwalze „Wiener“ T6H – 1952 10
Statische Straßenwalze B. Ruthemeyer DM2 14
Statische Straßenwalze B. Ruthemeyer DM5 16
Statische Straßenwalze KAELBLE NP16 17
Statische Straßenwalze NV 15 E Blansko (Klein) 19
Statische Straßenwalze NV 15 Blansko (groß) 20
Statische Straßenwalze Škoda NV8 - 1940 21
Vibrationswalze VVS 2 – 1970 22
Straßenfertiger Barbergreene 24
Straßenfertiger ABG Titan 260 25
Straßenfertiger Joseph Vögele 28
Gezogener Grader 20D 30
Gezogener Grader D205 31
Gezogener Grader D20BM 31
Gezogener Grader D3-1/D-20B M 33
Gezogener Grader UE20 34
Traktorbagger BĚLORUS MTZ 35
Bulldozer DT 75 36
Bulldozer DT 54 37
Lastwagen Praga V3S 38
Lastwagen TATRA 111 39

Dampfwalze ČKD - 1928

Bezeichnung: Diese Dampfwalze gehört zu den ***vier letzten auf der Welt***. Sie ist nicht mehr in betrieb.

Type: MAMUT
Hersteller: ČKD
Jahr der Her.: 1928
Ort der Her.: Tschechien, Prag
Betriebsfähig: nein

Geschichte des Unternehmens

ČKD ist ein tschechischer Maschinenhersteller und Ausrüster für elektrische Anlagen bzw. Fahrzeuge mit Sitz in Prag. Die Abkürzung ČKD steht für Českomoravská-Kolben-Daněk, diese Bezeichnung wird jedoch offiziell nicht mehr verwendet.

Er entstand 1927 aus der Fusion von drei Unternehmen:

1. První česko-moravská továrna na stroje v Praze, a.s., vorm. Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik in Prag, gegründet 1871, baut vor allem Lokomotiven, Chemiewerke und große Stahlkonstruktionen. 1907 gründete sie gemeinsam mit der Waggonbaufirma Ringhoffer den Automobilbauer Praga.

2. Kolben a spol, a.s. (Kolben & Co.), von Emil Kolben 1896 gegründet. 1898 schloss sie sich mit der Gesellschaft Pražská a.s. zur Gesellschaft Elektrotechnická a. s. zusammen. Im Jahr 1921 vereinigte sich Elektrotechnická a.s mit der Firma První česko-moravská továrna na stroje v Praze, a.s. zur Gesellschaft Českomoravská – Kolben, a.s.

3. Daněk a spol, a.s. (Daněk & Co.), wurde von 1854 von Čeněk Daněk gegründet. 1872 schloss sie sich mit der Firma Breitfeld & Evans zur Gesellschaft Akciová společnost, dříve Breitfeld, Daněk a spol. zusammen. Dieses Unternehmen stellte zwischen 1926 und 1927 Automobile her. Der Markenname lautete BD.

Zu den bekanntesten Baumaschinen der Firma gehören die Dampfwälze aus den Zwanzigern- und Dreißigern Jahren.

Während der deutschen Besetzung der Tschechoslowakei wurde das Unternehmen zu BMM (Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik AG) umbenannt und fertigte Waffen für die Wehrmacht. Die bekanntesten Produkte dieser Zeit waren ein vom Unternehmen selbst entwickelter leichter Panzer – der Panzer 38(t) – und der Jagdpanzer 38(t), der auf der gleichen Wanne basierte.

Zwischen 1946 und 1990 waren in den Fabriken von ČKD bis zu 50.000 Arbeiter beschäftigt. Zur umfangreichen Produktpalette gehörten Lokomotiven, Krane, elektrische Maschinen, Kompressoren und Thyristoren. Bekanntheit erlangte ČKD aber vor allem durch die in großer Stückzahl gebauten Tatra-Straßenbahnen, die bei ČKD Tatra im Prager Stadtteil Smíchov gefertigt wurden.

Nach 1990 ist die Situation der Firma schwieriger geworden, weswegen sie in der Folge in mehrere Firmen aufgeteilt wurde. 2004 haben sich diese Gesellschaften teilweise wieder unter dem Namen Skupina ČKD Praha (Gruppe ČKD Prag) zusammengeschlossen. Mitglieder der Gruppe sind (2006): ČKD PRAHA DIZ, a.s., ČKD NOVÉ ENERGO, a.s., ČKD ELEKTROTECHNIKA, a.s., Polovodiče, a.s. und ETT ENERGETIKA, a.s.

Statische Straßenwalze HAMM (ORANGE) – 1940

Bezeichnung: Sie gehört zu den bekanntesten Straßenwälze des Deutschlands.

Hersteller: HAMM
Jahr der Her.: 1940
Ort der Her.: Deutschland, Bayern
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Die Hamm AG ist ein Hersteller von Walzen für verschiedene Einsatzgebiete des Straßen- und Flughafen-, Damm- und Erdbaus. Das Unternehmen hat seinen Sitz in Tirschenreuth und ist der größte Hersteller von Straßenwalzen weltweit. Die Hamm AG ist Mitglied der Wirtgen Group und der älteste noch produzierende Walzenbauer in Deutschland.

Die Brüder Franz und Anton Hamm gründeten 1878 in Tirschenreuth die „Maschinenfabrik Gebr. Hamm“. In den folgenden Jahren beschäftigte man sich mit dem Bau landwirtschaftlicher Maschinen. Die Maschinen stellten sie in eigener Fabrikation her. 1911 kam Hamm mit einer innovativen motorgetriebenen Straßenwalze auf den Markt, die die damals üblichen Dampfwalzen ersetzen konnte. Die Hamm AG baute nie dampfgetriebene Straßenwalzen. Ab 1928 konzentrierte sich das Unternehmen ausschließlich auf die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von Straßenwalzen. In den folgenden Jahren wurden weitere innovative Produkte wie Tandemwalzen und Gummiradwalzen sowie neue Verdichtungstechniken entwickelt wozu die Oszillation zu zählen ist. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Hamm international der führende Walzenhersteller.

Zwischen 1932 und 1970 hatte Hamm das Patent auf allradgelenkte und allradgetriebene Tandemwalzen und war weltweit der einzige Hersteller dieser Maschinen. 1973 wurde die Ersatzteilversorgung des damaligen Mitbewerbers Hatra übernommen. 1976 wurde Hamm von der IBH-Holding AG in Mainz übernommen, die 1983 Insolvenz anmeldete.

1992 erweiterte Hamm sein Programm auf neue Anwendungsgebiete und nahm einen vollhydrostatischen Stabilisierer und Recycler namens „Raco“ in seine Produktpalette auf. Im Rahmen der Übernahme der Wirtgen Group wurde dieses Programm ab 1999 von Wirtgen übernommen. 1999 begann die Zusammenarbeit mit der Wirtgen Group, Hamm wurde neben den Firmen Wirtgen und Vögele der dritte von mittlerweile fünf Herstellern im Wirtgen-Verbund. 2002 wurde in Tirschenreuth ein neues Werk eröffnet; seitdem betreibt Hamm das modernste Walzenwerk Europas.

2003 feierte Hamm den 125. Geburtstag mit internationalen Gästen und die feierliche Präsentation der neuesten Techniken. Im August 2006 wurde das neue Verladezentrum eingeweiht und Ende 2006 wurde die bestehende Montagehalle um ein fünftes Taktband erweitert. 2007 begann der Bau eines neuen Bandagen-Werks, das im September 2008 in Betrieb ging. Damit erfolgte die Rückverlagerung der Produktion von Walzenrollen von Polen an den heimischen Standort.

Statische Straßenwalze HAMM (GELB) – 1935

Bezeichnung: Sie gehört zu den bekanntesten Straßenwälze des Deutschlands.

Hersteller: HAMM
Jahr der Her.: 1935
Ort der Her.: Deutschland, Bayern
Betriebsfähig: ja

Statische Straßenwalze Rumun R12 M - 1938

Type: R12 M
Hersteller: silniční stroje
Jahr der Her.: 1938
Ort der Her.: RU, Ploesti
Betriebsfähig: ja

Statische Straßenwalze Rumun – ohne Dach

Type: R12 M
Hersteller: silniční stroje
Jahr der Her.: 1938
Ort der Her.: RU, Ploesti
Betriebsfähig: ja
Motortyp: Zetor 6701
Motorart: Diesel
Anzahl der Motorzylinder: 4

Statische Straßenwalze „Wiener“ T6H – 1952

Bezeichnung: Bekannte österreichische Maschine, die nach dem Herstellungsort Bezeichnung bekommen hat.

Hersteller: AT, Wiener Lokomotivfabrik A.G.
Jahr der Her.: 1952
Typ: T6H
Ort der Her.: AT, Wien
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Die Lokomotivfabrik Floridsdorf wurde am 6. September 1869 gegründet und erarbeitete sich im Laufe ihres Bestandes dank ihrer konstruktiven Vielfalt und Qualität einen Spitzenplatz unter den europäischen Lokomotivfabriken.

Nach der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft (StEG, Wien) und jenen von Georg Sigl (Wien und Wiener Neustadt) war die Floridsdorfer Lokomotivfabrik die dritte derartige Fabrik auf dem Gebiet der Donaumonarchie.

Schon während der Bauarbeiten bemühte sich die Geschäftsleitung um Aufträge, und so konnte schon am 10. Juni 1871 die erste Lokomotive, die „HUMBOLDT“ an den Kunden, die ÖNWB, übergeben werden.

1881 wurde die erste Zahnradbahnlokomotive konstruiert und hergestellt. Auftraggeber war die Werksbahn eines ungarischen Eisenwerks. Ausgeführt wurde diese Lok als Schmalspurlok (790 Millimeter Spurweite). Da einziger Lizenznehmer für das Zahnradbahnsystem Abt in der Donaumonarchie, lieferte das Unternehmen fast alle in Österreich-Ungarn benötigten Zahnradlokomotiven, u. a. die Lokomotiven der Erzbergbahn und der Bosnisch-Herzegowinischen Landesbahnen (Spurweite 760 mm).
Nachdem das Militär („Eisenbahnbureau des Generalstabs“) die Zustimmung für die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken gegeben hatte, wurden ab 1911 auch Elektrolokomotiven für den Streckendienst gebaut.

Die Auftragslage war – der allgemeinen wirtschaftlichen Lage entsprechend – schwankend. So wurden nach dem Wiener Börsenkrach von 1873 nur sieben Loks verkauft. Dementsprechend entwickelte sich auch die Zahl der Arbeitsplätze. In schlechten Jahren waren weniger als 1.000 Arbeiter hier beschäftigt, während es in guten ungefähr 1.500 Personen waren. Während des Zweiten Weltkriegs stieg die Zahl der Arbeiter auf bis zu 8.000.

Da nach dem Ende des Ersten Weltkriegs zahlreiche Kunden verloren gingen, musste sich die Geschäftspolitik umstellen. Für die Österreichischen Bundesbahnen führte man die Hauptrevision an Dampflokomotiven durch, ab 1922 fertigte man Straßenwalzen und ab 1926 stationäre Kesselanlagen. Dazu kam noch Industrieanlagenbau.

1924/1925 wurden im Auftrag der polnischen Staatsbahnen ehemals russische Güterzuglokomotiven auf Normalspur umgespurt und die Hauptrevision durchgeführt.
Von den vier Lokomotivfabriken in Österreich während der Zwischenkriegszeit (StEG in Wien, Krauss & Co in Linz, Lokomotivfabrik Wiener Neustadt(vormals G. Sigl)) überlebte nur die Floridsdorfer Lokomotivfabrik.

Während des Zweiten Weltkriegs hatte das Werk unter den schweren Bombenangriffen zu leiden, konnte aber immer weiter produzieren. Hauptsächlich wurden Dampflokomotiven der Baureihe 52 produziert, über 1172 Stück für die DR und 20 Stück für die CFR (dort als 150 bezeichnet), die höchste Produktionszahl aller am 52er-Bau beteiligter Lokomotivfabriken! Ab dem Frühjahr wurde die Produktion auf die DR-Baureihe 42 umgestellt und am 13. Juni 1944 wurde die 42 2301 an die DR übergeben. Am 9. März 1945 verließ mit 42 2580 die 2.115. und letzte während des Kriegs gebaute Lokomotive das Werk.

Mitte April 1945, nach dem Ende der Kampfhandlungen in Wien, wurden große Teile des Werks demontiert und in die Sowjetunion abtransportiert. Neben Maschinen wurde auch Rohmaterial abtransportiert, angeblich 800 Waggonladungen. Trotzdem stand Ende Oktober mit einer D 42 die erste nach dem Krieg gebaute Dampflokomotive vor der Werkshalle. Neben dem Bau neuer Loks war – wegen der Zerstörung der benachbarten Hauptwerkstatt Floridsdorf – die Hauptrevision von Lokomotiven der ÖStB die Hauptarbeit im Werk.

1946 unterstellte die sowjetische Besatzungsmacht die Floridsdorfer Lokomotivfabrik der Verwaltung durch die USIA. Gleichzeitig sollte das Werk durch das Verstaatlichungsgesetz vom 26. Juli 1946 ins Eigentum der Republik Österreich übergehen. Dieses Gesetz konnte in den sowjetisch besetzten Gebieten aber erst nach dem Abschluss der Verhandlungen über den Österreichischen Staatsvertrag 1955 vollzogen werden.

Während der Zeit als USIA-Betrieb wurden nur wenige Lokomotiven hergestellt, dafür aber unter anderem Zentralheizungskessel, Seilwinden und Fahrgestelle für Eisenbahn-Drehkräne. Erst ab 1953 wandte man sich wieder mehr dem Lokomotivbau zu. Für Indien wurden erst 99 Ersatzkessel geliefert, danach folgten bis 1958 140 Lokomotiven.

Mit der am 13. August 1955 erfolgten Übergabe der Floridsdorfer Lokomotivfabrik an die österreichische Verwaltung kam gleichzeitig die Verstaatlichung von 1946 zur Anwendung.
Hauptprodukt in der Zeit nach 1955 waren Diesellokomotiven für das In- und Ausland, darunter für die Tschechoslowakei. Allerdings sanken die Stückzahlen, was nach geringer Produktivität aussieht, tatsächlich wurden aber als Auftragsarbeit für Henschel und das Simmering-Graz-Pauker-Werk in Simmering Drehgestelle gefertigt. 158 Drehgestelle waren für Triebwagen der elektrischen Schnellbahn Kairo – Heluan (Ägypten) bestimmt.
Am 14. Februar 1958 wurde die Verschmelzung der Floridsdorfer Lokomotivfabrik mit der Simmering-Graz-Pauker AG beschlossen, was das Ende als eigenständiges Unternehmen bedeutete.

Zwar gab es noch einmal einen Großauftrag von 50 Diesellokomotiven für die Bulgarischen Staatsbahnen, aber in Summe leerten sich die Auftragsbücher. Die Erzeugung von Kesselwagen war eine Notlösung.

Am 19. September 1969 wurde mit der 1042.540 – einer Elektrolokomotive – das letzte von 6.043 Floridsdorfer Triebfahrzeugen an die ÖBB übergeben.

Kurz vor der Schleifung aller Anlagen war in den 1980er-Jahren noch im Gespräch, auf dem Gelände der Lokomotivfabrik in den teilweise noch gut erhaltenen Hallen ein österreichisches Verkehrsmuseum einzurichten.

Heute steht von der Fabrik nichts mehr. An ihrer Stelle steht neben verschiedenen Kleinbetrieben, einem Baumarkt (mittlerweile einem Lebensmittelgeschäft gewichen) und Möbelhäusern die Shopping City Nord. Ein letztes Relikt ist ein Obelisk, der an die Opfer des Nationalsozialismus unter den Mitarbeitern des Unternehmens erinnert.

Im Jahr 1901 wurde in Floridsdorf die Lokomotivgasse nach der Lokomotivfabrik benannt.
Die Station „Lokfabrik“ der Straßenbahnlinie 331 (heute 31) lag zwischen den heutigen Stationen „Bahnsteggasse“ und „Brünner Straße - Schnellbahn“.

Statische Straßenwalze B. Ruthemeyer DM2

Bezeichnung: Diese Straßenwalte gehört zu den letzten Produzierten Maschinen der Firma

Hersteller: DE, B. Ruthemeyer
Jahr der Her.: 1972
Typ: DM2
Ort der Her.: DE, Soest
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Das Unternehmen B. Ruthemeyer Maschinenfabrik & Eisengießerei aus dem westfälischen Soest war ein Hersteller von Baumaschinen, insbesondere Straßenwalzen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war Ruthemeyer ein führender Hersteller von Dampfwalzen in Deutschland und exportierte auch ins europäische Ausland.

Das Unternehmen wurde 1868 von Bernhard Ruthemeyer sen. als Schmiede und Reparaturwerkstatt für Landmaschinen gegründet. Ab 1888 betrieb die Schmiede eine von der Firma G. Kuhn in Stuttgart hergestellte Dampfwalze. Ab ca. 1905 stellte Ruthemeyer dann auch eigene Walzen her, zunächst mit Dampfmaschinen-antrieb, wenig später (ab 1909) auch mit Verbrennungsmotor. Im Ersten Weltkrieg wurden auch Straßenlokomotiven hergestellt. Ab 1910 führte Bernhard Ruthemeyer jun. (* 25. Dezember 1871, † 1968) das Unternehmen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg drohte Ruthemeyer die Demontage als einziger Walzenhersteller der Bizone. Bis 1953 wurden Dampfwalzen hergestellt, insgesamt fast 1000 Stück.

Danach wurden noch bis 1975 Dreiradwalzen, Vibrationswalzen und Gummiradwalzen mit Dieselmotorantrieb gefertigt.

Die Aktivitäten des Unternehmens Ruthemeyer wurden von der früheren Wiesbadener Glyco AG mit der Essener Zweigniederlassung an der Stauderstraße fortgesetzt, jedoch endete recht bald darauf die Produktion von Straßenwalzen-Komponenten, und auch das Essener Werk wurde seitens der Glyco aufgegeben und die Aktivitäten zur Fertigung von Maschinenbaukomponenten und Gleitlagern nach Braunschweig verlagert. Das Knowhow zu Straßenwalzen findet sich noch bei einigen wenigen Mitarbeitern des Braunschweiger Hüttenwerks, eines früheren Glyco-Tochterunternehmens.

Auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Firma (1987/88 abgerissen) befindet sich heute die Stadthalle Soest Am Straßenrand des Stadthallengeländes (Arnsberger Str., Ende der südlichen Ausfallstraße am Inneren Ring – Ecke Dasselwall) ist eine Ruthemeyer-Walze als Technisches Denkmal abgestellt.

Statische Straßenwalze B. Ruthemeyer DM5

Bezeichnung: Diese Straßenwalte gehört zu den letzten Produzierten Maschinen der Firma

Hersteller: DE, B. Ruthemeyer
Jahr der Her.: 1972
Typ: DM5
Ort der Her.: DE, Soest
Betriebsfähig: ja

Statische Straßenwalze KAELBLE NP16

Bezeichnung: Die Walze KAELBLE NP16 - Grünn

Hersteller: DE, KAELBLE
Typ: DM5
Ort der Her.: DE, Bagnang
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Das deutsche Unternehmen Kaelble aus Backnang war ein Baumaschinen-, Motoren- und Nutzfahrzeughersteller und vor allem durch seine Zugmaschinen für Straßenroller, Muldenkipper und Planierraupen bekannt. Ab 2002 war Kaelble unter dem Namen TEREX-Kaelble ein Unternehmensbereich der Terex GmbH. 2010 übernahm die Atlas Maschinen GmbH alle Kaelble-Anteile.

Das Unternehmen wurde 1884 in Cannstatt als Reparaturwerkstatt für Gerberei- und Dampfmaschinen von Caroline und Gottfried Kaelble gegründet. Fünf Jahre nach dem Umzug von Cannstatt nach Backnang im Jahr 1895 wurde mit der Produktion von Maschinen begonnen. Konstrukteur war der Sohn Carl Kaelble, eines von elf Kindern der Familie. 1905 begann die Produktion von selbstfahrenden Steinbrechern und im Jahr 1907 baute Gottlieb Kaelble mit seinen beiden Söhnen Carl und Hermann den ersten Lastkraftwagen mit einem selbst entwickelten Motor auf einem Fahrgestell des Steinbrechers. Der Lkw wurde für den eigenen Werkverkehr eingesetzt.

Ab 1908 wurden Motorstraßenwalzen gebaut und das Unternehmen eine OHG. Nach dem Tod seines Vaters Gottfried Kaelble übernahm Carl Kaelble 1911 die Geschäftsleitung. Bereits 1912 wurde mit der Maschinenfabrik Carl Metz, einem bekannten Hersteller von Löschfahrzeugen, zu 100 % die erste Übernahme realisiert. Das Unternehmen blieb aber eigenständig und wurde zur „Carl Metz GmbH“. Während des Ersten Weltkriegs wurden vor allem schwere Zugmaschinen für die Artillerie gebaut.

Nach dem Tod von Anton Gmeinder 1942 übernahm Kaelble das gemeinsame Unternehmen vollständig. Die zweite Übernahme eines Unternehmens führte dazu, dass die Carl Kaelble GmbH nun mit der Carl Metz GmbH und der Gmeinder & Co. GmbH zwei eigenständige Schwesterunternehmen führte.

Durch die Absatzprobleme von Baufahrzeugen erfolgte 1986 die Fusion mit Gmeinder GmbH zur Kaelble-Gmeinder GmbH. Die Probleme des Unternehmens führten im Weiteren dazu, dass die Produktion von Planierraupen eingestellt und die Immobilien in der Innenstadt von Backnang verkauft wurden.

Statische Straßenwalze NV 15 E Blansko (Klein)

Bezeichnung: Kleine Straßenwalze NV 15 E aus Tschechien, Jahr 1965

Hersteller: Tschechien
Jahr der Her.: 1965
Typ: NV 15 E
Ort der Her.: Tschechien, Blanko
Betriebsfähig: ja

Statische Straßenwalze NV 15 Blansko (groß)

Bezeichnung: Kleine Straßenwalze NV 15 aus Tschechien, Jahr 1965

Hersteller: Tschechien
Jahr der Her.: 1965
Typ: NV 15
Ort der Her.: Tschechien, Blanko
Betriebsfähig: ja

Statische Straßenwalze Škoda NV8 - 1940

Bezeichnung: Škoda Straßenwalze NV 8 aus Tschechien, Jahr 1940

Hersteller: Škoda
Jahr der Her.: 1940
Typ: NV 15
Ort der Her.: Tschechien, Hradec Králové
Betriebsfähig: ja

Vibrationswalze VVS 2 – 1970

Bezeichnung: Stavostroj Vibrationswalze VVS 2 aus Tschechien - 1970

Hersteller: stavostroj
Jahr der Her.: 1970
Typ: VVS 2
Ort der Her.: Tschechien, Nové Město nad Metují
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Stavostroj war ein tschechischer Maschinenbaukonzern aus Nové Město nad Metují, dessen Produktportfolio hauptsächlich Baumaschinen umfasste.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in der wieder gegründeten Tschechoslowakei eine hohe Nachfrage nach Baumaschinen. 1946 wurde im nordböhmischen Nové Město nad Metují ein Unternehmen gegründet, das den Bedarf decken sollte. Stavostroj stellte zunächst Baustellenmaschinen, auch Förderbänder und LKW- sowie Baustellenkrane her. Ab 1952 wurde die Produktpalette sukzessive um Walzen und Radlader erweitert. Die Fahrzeuge wurden in den gesamten Ostblock exportiert. Im Zuge der Privatisierung nach der Samtenen Revolution geriet das Stavostroj in finanzielle Schwierigkeiten. Infolge dessen wurde das Unternehmen im Jahr 2005 in die Schweizer Ammann Gruppe (ebenfalls ein Baumaschinenhersteller) eingegliedert, die den Produktionsstandort Nové Město beibehielt, um im dortigen Werk Straßenwalzen, Rüttelplatten und Asphaltfertiger herzustellen.

Straßenfertiger Barbergreene

Bezeichnung: Straßenfertiger Barbergreene aus dem Jahr 1950

Hersteller: Barbergreene
Jahr der Her.: 1950
Ort der Her.: England, Barbergreene
Betriebsfähig: ja

Straßenfertiger ABG Titan 260

Bezeichnung: Straßenfertiger ABG Titan 260 aus dem Jahr 1978

Hersteller: ABG – WERKE GMBH
Jahr der Her.: 1978
Typ: Titan 260
Ort der Her.: Deutschland
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Volvo Construction Equipment (kurz Volvo CE) zählt zu den größten Baumaschinenherstellern der Welt und ist nach eigenen Angaben der größte Produzent von knickgelenkten Muldenkippern und Radladern. Volvo CE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der schwedischen Volvo-Gruppe.

Im Jahr 1832 gründete der Schwede Johan Theofron Munktell die Munktells Mekaniska Verkstad, die ab 1839 Produkte für die Industrie, die Landwirtschaft und den Infrastrukturausbau fertigte. Munktells Unternehmen zeichnete in den folgenden Jahren für einige technische Meilensteine verantwortlich. So baute er 1847 seine erste Dampfmaschine und präsentierte sechs Jahre später Schwedens erste Dampflokomotive, die den Weg für die weitere Anwendung von Dampfmaschinen im industriellen Sektor ebnete. 1913 wurde Schwedens erster durch einen Verbrennungsmotor angetriebener Traktor gefertigt. Mit Baumaschinen befasste man sich bereits ab 1906 in Form dampfbetriebener Straßenwalzen.

Zwölf Jahre nach Munktells Firmengründung riefen die Brüder Jean und Carl Gerhard Bolinder 1845 einen Gießereibetrieb ins Leben und boten u. a. auch die Ausführung diverser maschineller Arbeiten an. 1893 wurde durch Bolinders Mekaniska Verkstad der erste Verbrennungsmotor Schwedens entwickelt.

1932 fusionierten die beiden durch Munktell und Bolinder gegründeten Firmen zur AB Bolinder-Munktell. Während des Zweiten Weltkriegs konzentrierte man sich auf die Fertigung von Flugzeugmotoren, Traktoren und Planierraupen für die schwedische Armee. Nach dem Krieg verzeichnete Bolinder-Munktell eine steigende Nachfrage nach Maschinen insbesondere für den Bausektor und kooperierte mit dem 1927 durch Assar Gabrielson und Gustaf Larson gegründeten Unternehmen Volvo.

Im Jahr 1950 übernahm Volvo Bolinder-Munktell und firmierte in BM-Volvo, später Volvo BM, um.

Auf Basis des Bolinder-Munktell-Traktors BM35 entstand 1954 der erste Volvo-Radlader unter der Typenbezeichnung H10, dem ein 35 PS leistender 3-Zylinder-Dieselmotor als Antrieb diente.

1966 wurde durch Volvo das Konzept des knickgelenkten Muldenkippers in Form des zweiachsigen Typs DR631 erstmals vorgestellt. Nach eigener Aussage ist Volvo heute der größte Hersteller dieser Fahrzeuge, im Jahr 2006 rollte das 50.000 Fahrzeug aus dem Werk in Bråas.

Besondere Aufmerksamkeit schenkte man seit jeher dem Thema Sicherheit, was u. a. durch die Einführung von Fahrerkabinen mit integriertem Überrollschutz und Schutz vor herabfallenden Objekten im Jahr 1972 zum Ausdruck kommt.

1985 entstand durch eine Kooperation zwischen AB Volvo und der Clark Equipment Company das Unternehmen VME, dessen Name eine Abkürzung für die unter diesem Dach vereinten Baumaschinenhersteller Volvo, Michigan und Euclid ist. Beide Unternehmen

hielten jeweils 50 % an VME, bis Volvo 1995 sämtliche Anteile von Clark übernahm und die Baumaschinensparte in Volvo Construction Equipment umbenannte.

Der weitere Verlauf der Unternehmensgeschichte ist seit den 1980er Jahren durch zahlreiche Übernahmen gekennzeichnet, durch die sich Volvo als einer der größten Hersteller der Branche etablieren konnte.

1982 wurde der schwedische Schwerkraftwagenhersteller Kockum Landswerk übernommen. 1990 beteiligte sich Volvo mit 25,1 % an dem deutschen Radladerhersteller Zettelmeyer. 1991 wurde das Fertigungsprogramm um Hydraulikbagger der Marke Åkerman ergänzt und Zettelmeyer komplett übernommen. 1995 erwarb Volvo den französischen Kompaktbaggerhersteller Pel-Job, 1997 die Graderproduktion der kanadischen Champion Road Machinery Limited für 173 Mio. $. 1998 akquirierte Volvo CE Samsung Heavy Industries, worauf die Fertigung der Åkerman-Bagger eingestellt wurde. 2007 erfolgt die Übernahme der Straßenbaumaschinen-Sparte von Ingersoll Rand (u. a. ehemals ABG Allgemeine Baumaschinen-Gesellschaft in Hameln/Deutschland). Zudem übernahm Volvo CE 70 % des chinesischen Baumaschinenherstellers Shandong Lingong Construction Machinery Co., Ltd (SDLG).

Nachdem Volvo bereits seit den 1970er und 1980er Jahren knickgelenkte, allradgetriebene Baggerlader anbot, die durch die schwedische Firma Huddig gefertigt wurden, gehören seit 2002 eigenentwickelte Maschinen zum Programm, die in Frankreich konstruiert und in Polen gefertigt werden.

Anfang 2010 unterzeichneten Volvo und der britische Baumaschinenhersteller JCB ein Abkommen, in dessen Folge JCB zukünftig rutschgelenkte Kompaktlader ("Skid-Steer-Loader") für Volvo fertigt. Die Produktion der Volvo-eigenen Kompaktlader im brasilianischen Pedernairas wird zu Gunsten der JCB-Maschinen eingestellt.

Die Produktion der Volvo-Grader im kanadischen Werk in Goderich (ehemals Champion) wurde 2010 nach Shippensburg verlagert, um dort die Aktivitäten des Bereichs für Straßenbaumaschinen zu bündeln. Im Rahmen weiterer Konsolidierung in Nordamerika wurde zudem das Werk in Asheville, USA, geschlossen und die Fertigung der bisher dort hergestellten Maschinentypen wie Bagger und Radlader in die bestehenden Produktionsstätten in Arvika, Schweden, und Changwon, Südkorea, verlagert.

Im Juni 2014 schloss Volvo CE die Übernahme der Muldenkipperfertigung von Terex ab. Danach gehören der Produktionsstandort im schottischen Motherwell sowie das drei knickgelenkte Muldenkipper und fünf Starrahmenkipper umfassende Produktprogramm nun zum Volvo-Konzern. Ende des Jahres wurde zudem bekannt gegeben, dass man die Entwicklung und Fertigung von Baggerladern, Gradern und Kaltfräsen unter dem Markennamen Volvo einstellen werde. Mit dieser Maßnahme ist der Abbau von Stellen an Standorten in Frankreich, den USA und Brasilien sowie die Schließung des Baggerlader-Werkes im polnischen Wrocław verbunden. Zukünftig sollen die genannten Produkte von SDLG weltweit angeboten werden.

Straßenfertiger Joseph Vögele

Bezeichnung: Straßenfertiger Joseph Vögele Typ 6-24 aus dem Jahr 1972

Hersteller: Joseph Vögele
Jahr der Her.: 1972
Typ: 6-24
Ort der Her.: Deutschland, Mannheim
Betriebsfähig: ja

Geschichte des Unternehmens

Die Joseph Vögele AG ist ein Maschinenbauunternehmen mit Sitz in Ludwigshafen am Rhein. Die Gesellschaft ist ein international tätiges Unternehmen im Bereich des Straßen- und Wegebaus. Das Hauptaugenmerk der Produktion liegt im Bau von Straßenfertigern.

Das Unternehmen wurde 1836 von dem Schmied Joseph Vögele in Mannheim gegründet. Es etablierte sich als Zulieferer für die Eisenbahn, ein Jahr zuvor war die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth gefahren. Zusammen mit dem Schienennetz wuchs das Unternehmen und lieferte Weichen, Schiebebühnen, Drehscheiben und Rangieranlagen.

1925 begann man, den Schwerpunkt der Produktpalette zum Straßenbau zu verlagern. Die ersten Betoneinbauzüge, Bodenvermörtler und Asphaltdeckenfertiger wurden konstruiert. Mit der rasanten Steigerung des Straßenverkehrs wurde diese Sparte rasch zur wichtigsten im Unternehmen. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm Vögele von Bosch die Schmierpumpensparte. Das hierfür 1960 in Hockenheim errichtete Werk wurde 1999 an die Willy Vogel AG verkauft.

1996 übernahm die Wirtgen Group die Mehrheit an der Joseph Vögele AG. Die letzten Aktionäre, die noch 1,75 Prozent der Anteile hielten, wurden 2002 in einem Squeeze-out abgefunden und die Börsennotierung der Aktie wurde eingestellt. 2004 wurde die zuvor nach Slowenien ausgelagerte Produktion des kleinsten Straßenfertigers im Programm wieder zurück nach Mannheim geholt. 2006 erwirtschafteten etwa 800 Mitarbeiter einen Umsatz von 320 Millionen Euro. 2010 wurde das Unternehmen von Mannheim-Neckarau nach Ludwigshafen-Rheingönheim verlegt.

Gezogener Grader 20D

Bezeichnung: gezogener Grader 20D von Strojírenský závod Kladno aus dem Jahr 1956

Hersteller: Strojírenský závod Kladno
Jahr der Her.: 1956
Typ: 20D
Ort der Her.: Tschechien, Kladno
Betriebsfähig: ja

Gezogener Grader D205

Bezeichnung: gezogener Grader D205 aus Rumänien

Typ: D205
Ort der Her.: Rumänien
Betriebsfähig: ja

Gezogener Grader D20BM

Bezeichnung: Gezogener Grader D20BM aus dem Jahr 1964 von Ingenieurwesen Kyjev – Ukraine, Gesamtgewicht 7000kg

Hersteller: Ingenieurwesen Kyjev
Jahr der Her.: 1964
Typ: D20BM
Ort der Her.: Kyjev, Ukraine
Betriebsfähig: ja
Gesamtgew.: 7000kg

Gezogener Grader D3-1/D-20B M

Bezeichnung: gezogener Grader D3-1/D-20B M aus Rumänien 1961

Hersteller: Reparaturwerkstatt für Reisemaschinen Rumänien
Jahr der Her.: 1961
Typ: D3-1/D-20B M
Ort der Her.: RU, Vasdonsk
Betriebsfähig: ja

Gezogener Grader UE20

Bezeichnung: gezogener Grader UE20 von VŽKD (CZ) aus dem Jahr 1967

Hersteller: VŽKD
Jahr der Her.: 1967
Typ: UE20
Ort der Her.: Tschechien, Ostrava
Gesamtgew.: 6000kg
Betriebsfähig: ja

Traktorbagger BĚLORUS MTZ

Bezeichnung: Traktorbagger BĚLORUS MTZ aus Weißrussland

Typ: Belorus MTZ
Ort der Her.: Weißrussland, Minsk
Motorleist.: 50 hp
Betriebsfähig: ja

Bulldozer DT 75

Bezeichnung: Bulldozer DT-75 von Volgogradski Traktoranlage aus dem Jahr 1980

Hersteller: Volgogradski Traktoranlage
Jahr der Her.: 1980
Typ: DT-75
Ort der Her.: SSSR, Volgograd
Betriebsfähig: ja

Bulldozer DT 54

Bezeichnung: Bulldozer DT-54 von Altajski Traktoranlage aus dem Jahr 1973

Hersteller: Altajski Traktoranlage
Jahr der Her.: 1973
Typ: DT-75
Ort der Her.: SSSR, Altaj
Betriebsfähig: ja

Lastwagen Praga V3S

Bezeichnung: Lastwagen Praga V3S aus dem Jahr 1978

Hersteller: Praga
Jahr der Her.: 1978
Typ: V3S
Ort der Her.: Tschechien, Prag-Letňany
Betriebsfähig: ja

Lastwagen TATRA 111

Bezeichnung: Lastwagen Tatra 111 aus Kopřivnice – Tschechien

Hersteller: TATRA
Typ: TATRA 111
Ort der Her.: Tschechien, Kopřivnice
Betriebsfähig: ja