

zugewiesen bekommen. Nach alten Fotos ähnlicher Schlepper habe ich auch noch einen Kran gebaut, den ich gelegentlich zum Abtransport von Stämmen benötige. Vom Verkäufer habe ich erfahren, daß der Schlepper früher in einem Sägewerk gelaufen ist – eine Erklärung für das Vorhandensein von Seilwinde und ZF-Schnellganggetriebe für Überlandfahrten.

Natürlich vermag ich nicht zu sagen, ob sich der Normag, nach einem Leben auf der Straße, bei der Waldarbeit besonders wohlfühlt; ich kann aber versichern, daß er bisher noch vor keinem Stamm kapituliert hat. Meine Auffassung, die alten Maschinen sollten grundsätzlich nicht nur rumstehen, sondern gelegentlich nach gewohnter Art Leistung erbringen, hat dem Normag jedenfalls noch nicht geschadet.

Wenn ich damit im Wald unterwegs bin, kommt es schon mal zu kuriosen Begegnungen, wie die folgende kleine Anekdote zeigen mag. Im letzten Frühling hatte ich Buchenkronen für mein Kaminholz aus dem Bestand herausgezogen. Dabei war es etwas später geworden, und ich heizte im großen Gang durch den dämmrigen Wald nach Hause. Da die Auspuffanlage sehr kurz nach oben geführt wird, schlagen die Explosionsflammen bei längeren Vollgasfahrten mit entsprechendem Getöse aus dem Auspuffrohr. Hinter einer Biegung versperrte mir unser Förster mit quer gestelltem PKW die Fahrbahn. Er ist ein sehr netter Mensch, der vor einigen Jahren aus Polen eingewandert ist. Er hatte mich nicht erkannt, weil ich wegen der Kälte mit Parka, Mütze und Schal „vermummt“ unterwegs war. Er sagte, mit einem leicht ungläubigen Blick auf den Normag: „Ich habe einen Moment gedacht, ich bin wieder in Polen, und die Russen kommen mit dem Panzer.“

So habe ich im Laufe der Jahre viele Geschichten mit dem Normag erlebt, und je nach Situation reichten meine Äußerungen von „den Rosthaufen anstecken“ bis zum versöhnlichen „er hat mich nicht im Stich gelassen“.

Als nächstes steht die endgültige Restaurierung bevor. Dazu soll der Motor ausgetauscht bzw. überholt werden. Bei einem Kasseler Schrotthändler, der für seine Henschel-Teile

erfahren, daß Henschel diese Motoren, gedrosselt auf 38 PS, auch in kleine Straßenwalzen eingebaut hat.

Ob ich die „maßgeschneiderte“ Blechkabine wieder aufsetze, ist noch nicht entschieden. Begründung: bei einem Kraftakt mit der Seilwinde – zwei Stämme hatten sich verkeilt – riß das Drahtseil und das zurückschnellende abgerissene Seilende piff mir bedrohlich nahe um die Ohren. Aus diesem Grund soll ein hinteres Schutzgitter angebracht werden, das jedoch bei aufgesetzter Kabine den Platz zum Ein- und Aussteigen sehr einschränken würde.

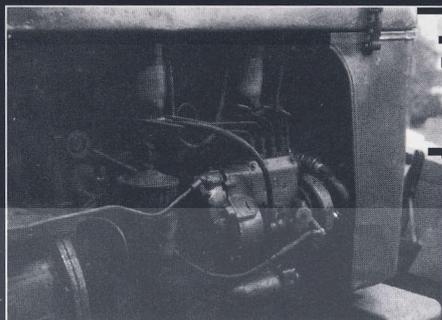
Zu den technischen Details: Es sollen ca. 25 bis 30 Schlepper dieser Art gebaut worden sein. Mangels Kfz-Brief kann ich auch keine Angaben darüber machen, ob der Normag eine Einzel- bzw. Spezialanfertigung für das erwähnte Sägewerk war. Durch das ZF-Fünfganggetriebe ist er sehr schnell, ca. 45 km/h. Die Angaben auf dem Typenschild lauten:

Typ:.....	NG 45
Fahrzeug-Nr.:	210242
Motor-Nr.:	47841
Leergewicht:.....	2.100 kg
zul. Vorderachsdruck:.....	1.000 kg
zul. Hinterachsdruck:.....	2.000 kg
zul. Gesamtgewicht:	3.000 kg
Hubraum:.....	3.180 cm ³
Baujahr:	1956
Leistung:.....	45 PS

Der Hersteller der Seilwinde ist mir nicht bekannt, denn von dem Typenschild existieren nur noch vier Niete und einige Blechreste. Für Informationen aus dem Leserkreis über die Herkunft der Seilwinde wäre ich sehr dankbar. Auf den Schleppertreffen, die ich seit Jahren besucht habe, ist mir bisher noch kein Normag NG 45 begegnet. Vielleicht gibt es ihn aber doch noch irgendwo – Bodo Bötzel erwähnte bei einem Gespräch, er habe vor etlichen Jahren in Holland einen gesehen – dann möge sein Besitzer sich doch bitte mit mir in Verbindung setzen.

Über einen Verwandten des Henschel-Systems kann vielleicht ein andermal berichtet werden. Dabei handelt es sich um eine fahrbare Bandsäge mit dem originalen und sehr seltenen 1938er, Zweizylinder, Verdampfungs- motor von Güldner, der ebenfalls nach

◀ Wenn's richtig zur Sache geht, stellt sich der Normag NG schon mal „auf die Hinterbeine“.



Der Vierzylinder-Henschelmotor, der in einer gedrosselten Version sogar in Straßenwalzen eingebaut wurde.



Herkunft unbekannt: Seilwinde am Normag NG, die schon oft gute Dienste geleistet hat.



Solche Kaliber gilt es zu bewältigen, was dank Seilwinde und zugkräftigem Motor auch immer gelingt.

