



UNIMOG

HEFT 11
NOVEMBER 1957

Ratgeber

DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

- 2 Ferien am Bodensee
- 4 Rapsernte mit dem Schwadleger
- 5 UNIMOG-Kundendienst
- 6 Berlin ist doch kein Dorf
- 8 UNIMOG in aller Welt
- 10 Ordnung auf der Straße
- 11 Sternfahrt Straubing
- 11 Fällt er in den Graben
- 12 Selbstgestricktes
- 12 Das Wasser stieg . . .
- 13 Weil's mich freut
- 14 UNIMOG-Fortschritt

1



Berlin ist doch kein Dorf!

In Berlin arbeiten mehr UNIMOG als manches Dorf Einwohner hat. Ein UNIMOG-Kundendienst-Ingenieur aus Gaggenau war kürzlich dort und sah nicht nur den UNIMOG, sondern fotografierte ihn so, wie er in Berlin lebt und lebt. Aus seinem Fotoalbum haben wir eine Bildgeschichte des UNIMOG in Berlin zusammengestellt.

Kaum in Tempelhof gelandet, rollt die Maschine zur Flughalle, und dann schweigen die donnernden Flugmotoren. In dieses Schweigen hinein erklingt dann das gutmütige, vertraute Brummen des UNIMOG zur Begrüßung. So etwa stellen wir uns das Brummen des Berliner Bären vor. Es ist kein Zufall, daß wir ihm hier begegnen. Der UNIMOG schleppt gerade mit seinen 30 PS einen Riesenvogel, eine Superkonstellation von ...zig Tonnen und mehreren 1000 PS, aus seinem Stall, dem Hunderte Meter langen, aus der Wochenschau bekannten Halbrund der Tempelhofer Flugzeughalle. Natürlich schleppt er nicht unentwegt solche Vögel, denn diese haben es an sich, in die Welt hinauszufiegen. Aber es gibt auch andere Arbeiten auf solch einem Flughafen wie Tempelhof. Vorwiegend sind es Transporte, immer wieder Transporte im Zubringerverkehr.

Draußen im Berliner Verkehrsgetümmel fährt man kaum von einer Straßenkreuzung bis zur anderen, ohne einem UNIMOG zu begegnen. Das ist kein Wunder, denn allein die Berliner Stadtreinigung hat 28 UNIMOG laufen.

Da kam gerade einer von ihnen des Weges, vom Funkturm, Richtung Avus. Nun, so schnell er auch flitzen kann, zum Rennen will er offenbar nicht dorthin, wie seine Arbeitsausrüstung verrät. Diese 28 UNIMOG haben z. B. im Winter „alle Hände voll zu tun“, denn neben 140 km räumbaren Radwegen sind 2900, in Worten: Zweitausendneuhundert Kilometer Straße vom Schnee zu räumen. Das sind pro UNIMOG rund 100 km oder soweit wie von Gaggenau bei Baden-Baden nach Stuttgart-Untertürkheim, und wenn nun bald der Schnee pausenlos fällt, dann ist ganz Berlin eine Wolke und nur UNIMOG sind zu sehen. Dann braucht man eben zuverlässige Helfer wie den UNIMOG, dessen Türen hier mit dem Berliner Stadtwappen, dem freundlichen Bären, geziert sind. Beide brummen miteinander los (1).

Ja, zu dem Häusermeer einer Großstadt gehören notwendigerweise Straßen, viele Straßen — breite Straßen — gute Straßen. Aneinandergereiht hätte man sicher Monate oder Jahre zu wandern, wollte man sie ablaufen. Aber eigentlich will das keiner, nur jeder will, daß sie gut gepflegt, daß sie gut „befahrbereit“ sind, deshalb muß Teer gekocht werden, nicht gar, aber flüssig (2).

2

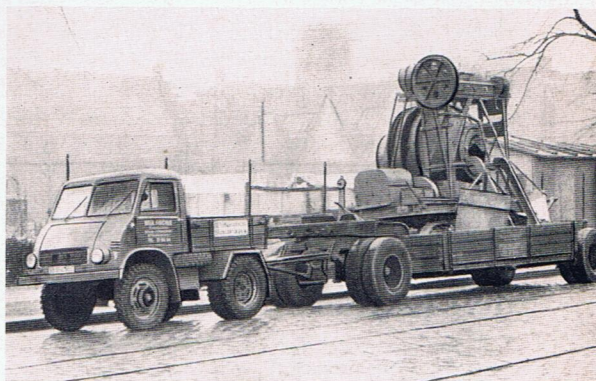


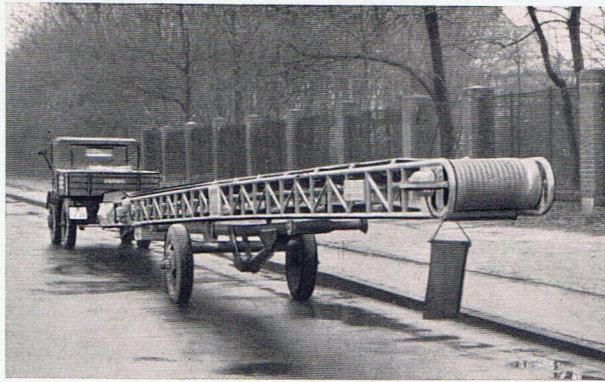
3



4

5





6

Viele Fuhrunternehmer fahren täglich bei den Berliner Asphalt-, Teer- und Straßenbaufirmen. Einige dieser UNIMOG haben den Kilometerzähler überrundet, das heißt, schon über 100 000 km in West-Berlins Straßen zurückgelegt, obgleich zwei Teerkocher 25 to wiegen. Das sind immerhin 500 Zentner. Den UNIMOG hat es offenbar nichts ausgemacht. Sie sind wie die braven Ackerpferde, die als Requisit aus vergangenen Tagen noch heute beim Rollkutscher oder als Brauereipferde unermüdet durch Berlins Straßen ziehen.

Aber dieser UNIMOG ist ein reiner Fliegengewichtler gegen den UNIMOG der Firma Klug. Sie hat mit ihrem UNIMOG das Schwergewicht auf den Transport von Schwergewichten gelegt. Sie fährt die nahtlos geschweißten Stahlrohre der bekannten Firma Borsig vom Werk zum Verladen. Dazu wurde eigens ein Tieflader konstruiert, der nicht weniger als 24fach bereift ist und allein 7,83 to wiegt. Darauf lädt man 30 Tonnen dieser im Bild harmlos aussehenden Makkaroni-Röhrchen. Natürlich ist an der Zugleistung die Ladepritsche des UNIMOG nicht unschuldig. Sie ist mit einer Tonne belastet, wozu sie ja schließlich da ist. Damit aber kein Rohr verlorengeht, wird die Fuhrer erst gewogen, bevor die Ladung übernommen wird (3, 4).

Eine andere Firma, Fischer & Co., hat sich auf den Schwertransport für Baustellen spezialisiert und dürfte gerade kürzlich, während der „Interbau-Ausstellung“ viel zu tun gehabt haben. Nicht immer ist die Last so „gering“ wie bei dieser Beton-Misch-Maschine (5).

Brückenträger wiegen mehr, aber es muß ja nicht immer das Schwerste sein. Auch leichtere Dinge, wie z. B. das Förderband, sollen befördert werden. Rasch und beweglich wendet sich der UNIMOG durch den dichten und flotten Straßenverkehr Berlins, um dann auf der Straße des 17. Juni zum Hansaviertel munter abzubrummen, denn Zeit ist Geld (6).

Im Speditionsgewerbe hält der UNIMOG einen besonderen Platz. Zugstark und wendig — das ist es, was hier gebraucht wird. Viele Speditionen Berlins arbeiten deshalb nicht nur mit einem, sondern mit mehreren UNIMOG. Dabei haben die UNIMOG hier nichts anderes zu tun, als im Innenbetrieb der Firmen zu rangieren, zu verschieben, zu transportieren und die Anhänger zu den Verladestellen zu befördern. Sie sehen das „Licht der Außenwelt“ nur selten. Der Fernverkehr ist Domäne der Lastwagen (7).

Wer erinnert sich nicht noch der Tage der Luftbrücke. In den fliegenden Güterwagen mußte sogar Kohle nach Berlin gebracht werden. In Erinnerung an jene Tage hat man in Berlin ein wachsames Auge darauf, daß die Keller immer voll, beziehungsweise die Kohlen- und Koks-Berge gehäuft sind. Einige Kohlenhandlungen haben mit ihren UNIMOG Musterbeispiele von Transport-Rationalisierung gegeben. Ein UNIMOG holt die Kohlen vom Bahnhof. Während dort am Verladegleis der Anhänger mit

(Fortsetzung Seite 10)



7



8



9



10

Berlin ist doch kein Dorf!

(Fortsetzung von Seite 7)

Förderband beladen wird (8), holt er auf dem Kohlenhof einen Anhänger mit zwei Faß Heizöl ab und stellt sie zum Entleeren beim Verbraucher hin (9). So fährt man Wechselwagen und steht mit dem UNIMOG nicht eine Stunde still. Kaum fuhr unser Kundendienst von einem solchen Kohlenhof und ist um die nächste Ecke gebogen, stößt er auf den nächsten UNIMOG (10).

Hier werden gerade Brikett für die Hausbrand-Versorgung ausgefahren. „Halt, einen Augenblick, bitte recht freundlich — so, danke.“ Aber freundlich ist der Mann mit dem Koks in Berlin ja ohnehin, denn unter dem schwarzen Kittel schlägt das goldene Herz des Berliners. Der Kundendienstwagen aus dem fernen Gaggenau hat sich derweil neben seinen UNIMOG gestellt und beide träumen, vielleicht von der Landwirtschaft, denn vis-à-vis ist ein Milchladen zu sehen und damit wären wir in die Nähe der Landwirtschaft gelangt. Der Berliner Milchhandel fährt schon lange UNIMOG. Ein UNIMOG transportiert mit zwei großen Anhängern Tausende von Flaschen Milch und erschließt damit vielen Berlinern die Quelle der Gesundheit. Die Milch weiß man in Berlin wohl zu schätzen. Die Landwirtschaft ist ja auch so eng

herangerückt, ja hereingerückt in das Häusermeer. Lesen Sie im letzten „Ratgeber“, wieviel landwirtschaftliche Betriebe in Berlin gezählt werden?

Bei den Domänen und bei den Bauern Berlins laufen die UNIMOG wie bei uns als Trecker, und derselbe UNIMOG, der dort 40 t zieht, zieht hier seine Furche durch den Acker, durch den leichten, märkischen Sandboden, der darauf wartet, nicht mehr durch die Sektorengrenze geteilt zu sein. Das ist auch der Wunsch an der Ost-Berliner Humboldt-Universität, wo, wie berichtet, auch bereits ein UNIMOG läuft.

Gewerbe, Industrie, Stadtverwaltung und Landwirtschaft, das sind die Domänen des UNIMOG. Der Marktanteil des UNIMOG in seiner Leistungsklasse, welcher sich auf mehr als 90% beläuft, kam nicht von ungefähr. Zwischen den Mitarbeitern der UNIMOG-Generalvertretung Hans-Henning Endres, Berlin-Reinickendorf, und den UNIMOG-Besitzern und -Fahrern besteht ein vorzüglicher Kontakt. Jeder Fahrer kennt seinen Monteur und umgekehrt. Die Werkstatt ist gut eingerichtet und die Monteure kennen ihren UNIMOG, so daß auch hier auf jede Frage eine Antwort erfolgt.

Zwischen den Menschen besteht ein Vertrauensverhältnis, auf dem die Erfolge mit dem UNIMOG in Berlin basieren.



Ich trage, wo ich gehe ...

So heißt es im Lied Paul Loewes von der Uhr. Ähnlich wie mit der Uhr verhält es sich heute mit dem Führerschein. Nur brauchen Sie ihn nicht beim Gehen, Sie müssen ihn aber beim Fahren mit sich führen. Vielleicht rührt daher sein Name „Führerschein“ her.

Das klassenbewußte Sein der Scheinbesitzer ist besonders ausgeprägt. Allerdings richtet es sich nicht nach sozialen Klassenschichtungen, sondern nach Hubraum, Achszahl, Last und Geschwindigkeiten der Fahrzeuge. Diese Daten liegen beim UNIMOG fest. Die Führerscheinfrage ist also vom UNIMOG her gesehen klar. Aber der UNIMOG ist eben weniger ein Fahrzeug für Alleinfahrten; als Zug- und Arbeitsmaschine liebt er die Geselligkeit, sei es mit Anhänger oder mit Arbeitsmaschinen. Dadurch wird die Führerscheinfrage unübersichtlich, weshalb hier eine kleine Lektion folgt.

Nehmen wir wieder einmal die hinlänglich oft zitierte StVZO mit ihren Paragraphen — in Worten: Straßenverkehrszulassungsordnung, § wie oben — zur Hand und schlagen nach. Was darin gesagt wird, sieht auf den UNIMOG zugeschnitten ungefähr so aus: Zum UNIMOG-

Fahren allein genügt der Führerschein 3, auch einen Anhänger können Sie dabei mitnehmen, sofern er nur eine Achse hat. Dies trifft bei den deshalb so benannten Einachsanhängern zu und bei aufgesattelten Anhängern. Deren Eigengewicht darf 1350 kg allerdings nicht übersteigen. Aber welcher vernünftige Einachser tut das schon?

Mit dem Führerschein 3 in der Tasche darf der UNIMOG-Fahrer u. a. auch mit anhängbaren Arbeitsmaschinen, mit Maschinen für den Straßenbau, mit Wohn- und Packwagen, mit Anhängern für die Straßenreinigung, mit solchen, die als Verladerampen dienen, mit Anhängern für Feuerlöschzwecke und mit eisenbereiften Möbelwagen fahren. Sollten Sie nun aber zwar den Führerschein Klasse 3, nicht aber einen eisenbereiften Möbelwagen, statt dessen aber noch einen eisenbereiften Ackerwagen haben, so dürfen Sie ihn anhängen und fahren, müssen aber beachten, daß mit eisenbereiften Anhängern hinter Ackerschleppern in keinem Fall die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h überschritten werden darf. Übermäßig sinnvoll ist dieses Verfahren mit dem schnellen UNIMOG also auf die Dauer nicht.

Der UNIMOG kann dagegen ohne Einschränkungen im Rahmen der Bestimmungen von dem Fahrer gefahren werden, dem die Fahrerlaubnis laut Führerschein Klasse 2 erteilt ist.

Für die Landwirtschaft kann dieser Führerschein Klasse 2, beschränkt auf das Fahren mit UNIMOG und mehrachsigen Anhängern, erworben werden. Der Inhaber kann mit dem UNIMOG sämtliche Fahrten machen wie sein Kollege mit dem vollgültigen Führerschein 2, er darf nur keinen Lastkraftwagen dieser Klasse fahren. Die Prüfung wird in diesem Fall auf dem UNIMOG abgelegt und ist dadurch vereinfacht.