



Mercedes-Benz

2 + 3 / 92

# UNIMOG JOURNAL



**LARAG**

Wil	073	25 11 55
Neftenbach	052	31 31 21
St.Gallen	071	35 30 60
Genève	022	782 62 62

*Metropole Berlin*

*Bei Nachbarn: England/Schottland*

*Neue Unimog-Spitzentechnik*

# Metropole Berlin

## Lebensweg einer Hauptstadt

**V**ermutlich waren die beiden relativ unbedeutenden Marktflecken auf erhöhten Sandinseln zu beiden Seiten der Spree wendische Gründungen.

Sie lagen sich an einer gut passierbaren Furt gegenüber: Cölln und Berlin, 1237 bzw. 1244 urkundlich erstmals erwähnt.

Für Handelsreisende des Mittelalters entwickelte sich der Ort bald zur Drehscheibe von Warenströmen zwischen Rußland und Hamburg, Leipzig und den Ostseehäfen, Magdeburg und Polen. Im Rahmen eines gegenseitigen Schutzbündnisses wuchsen die miteinander verknüpften Gemeinwesen 1307 praktisch zu einer »Doppelstadt« zusammen. Sie nannte sich Berlin.

Bereits 1359 wird dieser »Neuling« Mitglied der Hanse. Die Markgrafen von Brandenburg machen die Stadt auf märkischem Sand 1488 zu ihrer Residenz.

Der 30jährige Krieg hätte beinahe das Ende bedeutet. Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst, baute Berlin schließlich zwischen 1640 und 1688 zur wehrhaften Festung aus. Mit dieser Entscheidung und dem Edikt von Potsdam, das nach 1685 die Aufnahme der aus ihrer französischen Heimat vertriebenen Hugenotten gestattete – sie trugen später entscheidend zur wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung bei – begannen Wachstum und Aufstieg Berlins.





Anfang des 18. Jahrhunderts hatte es sich in eine prächtige Barockstadt verwandelt. Gebietserweiterungen (Friedrichswerder, Dorotheenstadt, Friedrichsstadt) machen die »Königliche Haupt- und Residenzstadt« zur größten deutschen und viertgrößten Kommune der Welt.

In solche Zeit paßte 1706 die Anlage der heute international bekannten Prachtstraße »Unter den Linden«. Mit dem Zeughaus, einem der schönsten deutschen Barockbauten, fing Friedrich Wilhelm I, der Soldatenkönig (1688-1740), an. Es entstand ein urbanes und geistiges Zentrum von Weltgeltung.

Das Brandenburger Tor, nach Motiven der Propyläen in Athen 1788-1791 errich-

tet, schließt am Pariser Platz die vielbesungenen »Unter'n Linden, unter'n Linden« ab. Sechs Meter hoch grüßt die Quadriga der Viktoria vom Dach des Torbaus mit solch antiker Überzeugung, daß der Name »Spree-Athen« für Berlin - durch die »nachempfundene« Bausubstanz vorgeprägt - zum Begriff wird.

Und doch: Es war wahrlich keine leichte Zeit für die Berliner.

Während des 7jährigen Krieges hielten die Österreicher die Stadt 1757 besetzt - bis nur drei Jahre danach (schon einmal) die Russen kamen. Von 1806 bis 1808 von französischen Truppen eingenommen, tauscht die Quadriga auf Befehl Napoleons ihren Platz auf dem Branden-

*Schloß Charlottenburg*

## »Unimog-Endres«, Berlin

Bereits am 29. 11. 51 übernahm Hans-Henning Endres die Unimog-Generalvertretung für Berlin.

Der Name »Unimog-Endres« hatte schon bald einen guten Klang. Im Baugewerbe und Kommunalbereich, nicht zuletzt auch in der Industrie der seit 1961 durch eine Mauer in zwei Teile zerrissenen Stadt, hat der Unimog einen anerkannten Beitrag zur ökonomischen Entwicklung Berlins geleistet.

burger Tor mit einem Standort in Paris – und kehrt nach den Freiheitskriegen im Triumph und unter dem Jubel der Berliner Bevölkerung an ihren »Stamm-Sitz« zurück...

1871: Preußens König ist deutscher Kaiser, Berlin Hauptstadt des Deutschen Reiches. Vierzig Jahre später schließen sich 7 Städte, 59 Landgemeinden und 26 Gutsbezirke zu einem Zweckverband zusammen. 1920 vereinigen sie sich zur Gemeinde Groß-Berlin.

Nach zwei verlorenen Weltkriegen und einer nahezu vollständigen Zerstörung Berlins, die das 20. Jahrhundert in die dunkelste Epoche der Stadtgeschichte verweisen, erreichen am 29. 04. 45 sowjetische Panzer den Ostrand der umkämpften Stadt. Am 8. Mai kapituliert das Deutsche Reich. Berlin ist eine einzige Trümmerwüste.

Vier Wochen später ziehen Truppen der Westmächte ein. Am 11. Juli wird Berlin von einer Interalliierten Militärkommandantur übernommen. Es wird – in vier Sektoren aufgeteilt – Sitz des Alliierten Kontrollrats für Deutschland.

Die Einführung einer separaten, auch in Westdeutschland durchgeführten Währungsreform vom 23. 06. 49 in den drei Westsektoren führt letztlich zur Schaffung einer eigenen Stadtverwaltung-Ost in Berlin-Schöneberg. Das war das Ende der administrativen Einheit aller vier Besatzungszonen.

Am 30. 11. 48 wählte Ostberlin einen neuen, eigenen Magistrat und war von da an de facto Hauptstadt der am 07. 10. 49 gegründeten DDR.

Der Aufstand vom 17. Juni 1953 gegen die neuen Machthaber wurde mit Panzergewalt gebrochen.

Schließlich der 13. August 1961: Walter Ulbricht läßt die Berliner Mauer »zur Sicherung der Staatsgrenze« errichten.

Etwas Unfaßliches vollzieht sich unter den Augen der Welt: Eine in Jahrhunderten organisch gewachsene Großstadt wird von diesem Tag an für drei Jahrzehnte in zwei Teile zerrissen...

Als es aus Anlaß der »Feier zum 40. Jahrestag der DDR-Gründung« in Ostberlin und anderen Städten der DDR zu Massenprotesten gegen die Staatsführung kommt, öffnet sich ein Ventil, das durch »Ordnungskräfte« nicht mehr zu schließen ist. Millionen von Menschen in Ost und

West halten den Atem an. Ein verheerender Bürgerkrieg scheint beinahe unausweichlich.

Zwei Tage später. Am 9. Oktober 1989 demonstrieren 50 000 friedlich in Leipzig, rufen zum Verzicht auf Gewaltanwendung auf.

Am 18. 10 wird Erich Honecker abgesetzt. 300 000 finden sich zur nächsten Montags-Demo in Leipzig bei der Forderung nach politischen Reformen ein.

Am Abend des 9. November kommt die Nachricht: Die DDR-Grenzen zu Westberlin und der Bundesrepublik werden geöffnet.

In Berlin spielen sich bewegende Szenen ab. Die Menschen dieser schwer geprüften Stadt, durch politische Willkür für Jahrzehnte von einander getrennt, sind wieder »ein Volk«. Aus Berlin (West) und Berlin (Ost) wurde wieder Berlin.

Die Euphorie der ersten Tage ist inzwischen sachlicher Bestandsaufnahme gewichen. Sorgen über die vielfach problematischen Entwicklungen in vielen Lebensbereichen werden laut. Und zweifellos sind die Folgen von 40 Jahren Planwirtschaft nicht über Nacht ungeschehen zu machen. Die Last wird manchmal schwer zu tragen sein – auf beiden Seiten der einstigen Mauer.

Riesige materielle Opfer sind noch zu erbringen. Gewachsene Fehlentwicklungen müssen beseitigt, Abstriche gemacht und emotionale Unlust abgetragen werden.

Dennoch: Auch ohne die im Rückblick auf rund 750 Jahre Stadtgeschichte in dieser Form einmalige, historische Chance anzusprechen, die in der für völlig unmöglich gehaltenen, in Generationen wohl sonst nicht zu bewirkenden Wiedervereinigung von Stadt und Land beschlossen liegt:

Man spürt es am Kudamm und Unter den Linden. Die erregende Anziehungskraft, das Flair dieser neuen Metropole im Herzen Europas, werden zu atemberaubenden Entwicklungen, zu neuen Ufern an Spree und Havel führen.

Berlin tritt nach einem im Zeitmaß der Weltgeschichte verlorenen halben Jahrhundert an, die Rolle einer von demokratischem Bewußtsein geprägten gesamtdeutschen Hauptstadt innerhalb des europäischen Staatenbundes zu übernehmen.



Hans-Rüdiger Endres (rechts) mit Rudolf Rößler, Service-Station Müllrose

Längst sind Sohn und Tochter des Firmengründers, Hans-Rüdiger Endres und seine Schwester Angelika Meyer-Grant, in zweiter Generation als Geschäftsführer für das Unternehmen verantwortlich. Mit ausgezeichnetem Erfolg: Nach der politischen Wende wurde 1991 das Vertragsgebiet nicht nur auf Gesamtberlin, sondern darüber hinaus auf einen Großteil des Landes Brandenburg ausgedehnt.

Die Unimog-Generalvertretung Hans-Henning Endres GmbH & Co. KG in 1000 Berlin 21, Kaiserin-Augusta-Allee 4, ist damit für das Gebiet von Eberswalde bis Eisenhüttenstadt, von Frankfurt/Oder bis Brandenburg (mit dem »Herzstück« Berlin) zuständiger Unimog-Partner.

Dazu ein Partner, der bei seinen Kunden wegen anerkannt guter Service-Leistungen seit eh und je großes Ansehen genießt.

Es paßt zu diesem engagierten Unternehmen, daß die Mercedes-Benz AG dem Hause Endres 1992 zusätzlich ihre Vertretung im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich für die Landkreise Oranienburg und Gransee übertragen hat.



# Brandt-eilig

Die Unternehmensgruppe Brandt, Berlin 42, Colditzstr. 30, ist auf Transporttechnik spezialisiert. Und wer einfach »Brandt-Berlin« auf seine Zugmaschinen schreiben kann, der weiß Bedeutung und Ansehen in der Branche richtig einzuschätzen.

Ob nun Rohbrücken-Elemente mit bis zu 20 t, Transformatoren oder »die gute alte Tante Ju« zu bewegen sind: Speziell

für die Unimog-Zugmaschinen gibt es da genug zu tun.

Zwei U 2100 sind es im Moment. Einer der Fahrer, Jürgen Hedler, ist ein überzeugter Unimog-Fan.

»Ich möchte wirklich nichts anderes fahren. Der ist 'ne Wucht, der große Unimog. Und vorher hatten wir U 1200 mit Wandler und dann U 1400er. Alles prima Maschinen. Aber das jetzt ist ja 'ne an-

dere Klasse, der U 2100. Ich hab' da 'nen Fernseher drin. Und Betriebs-Sprechfunk und CB-Funk. Is ja mein Arbeitsplatz. Mein Disponent weiß, daß ich gerne Spezialtransporte fahre und da ist der Unimog einfach Spitze. Das macht eben einfach Spaß.

Ich war schon im Gelände – mein lieber Mann! Aber man kommt eben vorwärts, immer.«



## Zugstark und zuverlässig

Harald Schindler, Disponent im Geschäftsbereich Vermietung im Hause MVS (Vertrieb, Vermietung, Service), Berlin 28, hat offenbar gute Nerven.

Und die braucht er auch. Praktisch pausenlos klingelt das Telefon. Gleichzeitig drängeln sich im Büro immer neue Kollegen, die irgendwie »nebenbei« abgefertigt werden. Aber man spürt, daß die Sache hier klappt . . .

MVS ist größter Maschinen-Vermieter Deutschlands (Baumaschinen, Industriemaschinen, Fahrzeuge, mobile Gebäude). Die Kunden kommen aus dem ganzen Bundesgebiet, in letzter Zeit speziell aus den neuen Bundesländern.

Der blaue Fuchs-Bagger B 722 auf dem Hof, ein Mietgerät, geht an diesem Abend noch zu einem Tiefbauunternehmen nach Spandau. Per Unimog und Tief-lader.

Insgesamt 12 Unimog-Zugmaschinen vom U 1200 bis U 1700 werden bei MVS eingesetzt. Stillstand gibt es nicht. »Wir fahren auch sonntags«, meint Harald Schindler zwischen zwei Telefongesprächen. »Seit 15 Jahren per Unimog. Die sind doch unverwundlich. Vor allem sind sie

wendig und flexibel. Wenn wir ins Gelände müssen – schließlich transportieren wir Baumaschinen – ist der Allradantrieb unverzichtbar.«

Bei solch über lange Zeit gewonnenen positiven Erfahrungswerten überrascht es nicht, daß MVS eben drei neue Unimog U 1800 angeschafft hat.



# Hinter den Kulissen

Nach den Plänen des genialen Barockbaumeisters G. W. von Knobelsdorff entsteht mit der Staatsoper 1741/1742 das erste Gebäude des »Forum Fridericianum« des Lindenforums, das später durch klassizistische Bauten Ergänzung erfährt.

Berlin ist auch heute – und nach der Vereinigung von Ost und West erst recht – eine Kunst- und Theaterstadt von europäischem Rang. Die »Deutsche Staatsoper Berlin«, Unter den Linden 7, im ehemaligen Ostberlin gelegen, ist ein Kleinod. Nicht nur, was ihre künstlerischen Darbietungen angeht, sondern auch das Haus selbst.

Vor wenigen Jahren – also noch vor der sogenannten Wende – liebevoll, mit hohem materiellen Aufwand und Sachverstand bis ins kleinste Detail restauriert, trifft man hier auf ein Theater von Weltklasse.

Wer die Chance erhält, sich im Haus auch einmal hinter den Kulissen umzusehen, kann nur tief beeindruckt sein. Was sich hier abspielt, ist genauso interessant, wie das Geschehen auf der Bühne.

Das fängt außerhalb vom Opernhaus und 200 m entfernt mit dem sogenannten »Magazingebäude« an. Wer denkt als Besucher einer festlichen Operaufführung schon darüber nach, was alles vorher passieren muß, um einen reibungslosen Ab-

lauf der Aufführung sicherzustellen, bevor sich der Vorhang hebt!

Im Magazingebäude der Deutschen Staatsoper Berlin, erfahren wir von Magazin-Leiter Gerhard Branke, befinden sich 120 Boxen zur Aufnahme der jeweiligen Kulissen und Dekorationen der einzelnen Aufführungen. Diese neben- und übereinander angeordneten Boxen können von Lastaufzügen erreicht werden, die für den Transport von Containern eingerichtet sind. Auf 30-t-Belastung sind die Zugseile ausgelegt, die im Gegengewicht-Verfahren leere Container nach oben hieven – und vollgepackt mit Kulisenteilen wieder herunterholen.

Für eine Aufführung können jeweils 3–4, aber auch 8–9 Container erforderlich sein. In jedem Fall müssen diese Container auf schnellstem und vor allem sicherstem Weg die 200 m zwischen Magazingebäude und Oper überwinden.

Und hierfür bietet sich als perfektteste und zuverlässigste Lösung der Einsatz von zwei Unimog U 600 an.

»Unser Arbeitstag beginnt um 6 Uhr. Bis spätestens 14 Uhr müssen wir zwei Vorstellungen bewältigt haben«, kommentiert Manfred Haberecht, Fahrdienstleiter und Kfz-Meister, die Situation.

»Dabei müssen zunächst die Kulissen vom Vorabend abgebaut und – soweit wiederverwendbar – in Container versta-



werden. Dann geht's damit ins Magazin – und sofort kommen per Container wieder neue Teile zur Oper. Für die Aufführung am gleichen Abend.

Wir benötigen allein 31 Container, die von den Unimog praktisch im ständigen Wechselverfahren werden.

Das muß klappen! Überlegen Sie mal, was das vor allem im Winter nach Schneefall oder bei Eisglätte bedeutet. Da brauchen wir absolute Zuverlässigkeit der Fahrzeuge: Und auch Allrad. Unbedingt sogar. Denn erstens kann so ein Container bis zu 10 t wiegen, durchschnittlich sind es aber nur 2–3 t, und dann fallen per Unimog Container-Transporte, z. B. auch für das Deutsche Theater, das Berliner Ensemble oder ein Dekorationscenter in der Chausseestraße an.

Insgesamt ist dabei ein Höhenmaß von 4,35 m gegeben, Dazu brauchten wir eine Ausnahmegenehmigung, die wir problemlos bekommen haben.

Auch zu den Deponien Wernsdorf und Schwanebeck bei Bernau müssen wir oft rausfahren, mit Dekorations- und Kulissenabfällen.

Dafür – überhaupt für alle Transporte – gibts nichts besseres und für uns nichts anderes als den Unimog. Unsere Fahrer sind gut geschult. Und der Unimog bleibt eben einfach nicht hängen, der zieht alles weg.«

Doch zurück zum Theater und von der Transportbegeisterung draußen zur Container-Transportlösung intern.

Es ist ein bis ins kleinste Detail ausgeklügeltes System: Der von oben »herabschwebende« Container wird von Plattenwagen aufgenommen, die der U 600 zentimetergenau an den Übernahme-Punkt dirigiert. Damit hierbei keine Pannen passieren, werden die Fahrzeuge in »Spurrillen«, praktisch wie auf Schienen, geführt. Auf der einen Seite fahren Unimog plus Plattenwagen ins Magazingebäude hinein. Dafür sind zwei parallele Stränge mit vertiefter Spur vorhanden. Und nach Containeraufnahme schnurgerade auf der anderen Seite hinaus. Und ab geht's hinter die Kulissen...

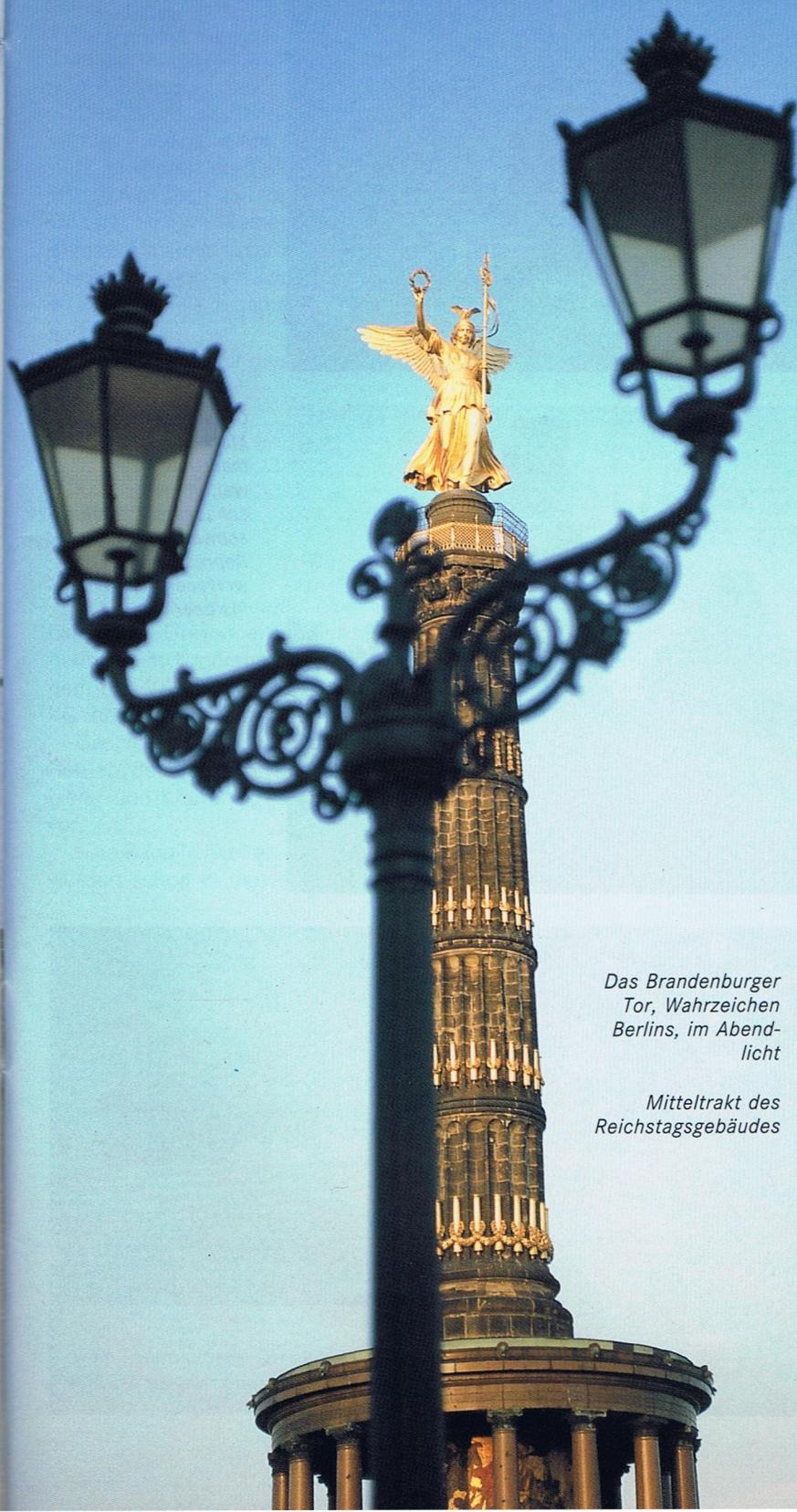


# Stadt im Rampenlicht

Berlin strahlt. Heller und schöner als je zuvor. Und auch im eigentlich eher »Unscheinbaren« kann der aufmerksame Betrachter auf Schritt und Tritt (nicht nur scheinbaren) Fortschritt erleben.

Hier – Ecke Invaliden-/Scharnhorststraße im ehemaligen Ostberlin – ist ein Unimog der Fa. Süßbrich dabei, neue, moderne Peitschenmasten aufzustellen. Der zwischen Fahrerhaus und Pritsche montierte Hiabkran erweist sich als ideal: Beim Bestücken des mitgeführten Tiefladers mit Spezialhalterung zur Aufnahme der Masten ebenso, wie beim Aufrichten vor Ort.

Übrigens: »Berlin im neuen Licht sehen« kann man nicht nur im Bereich der Invalidenstraße...



*Das Brandenburger  
Tor, Wahrzeichen  
Berlins, im Abend-  
licht*



*Mitteltrakt des  
Reichstagsgebäudes*



# Farbige und schwarze Zeiten

Fernsehgeräte-Bau war innerhalb der ehemaligen DDR Sache der Firma RFT in Staßfurt.

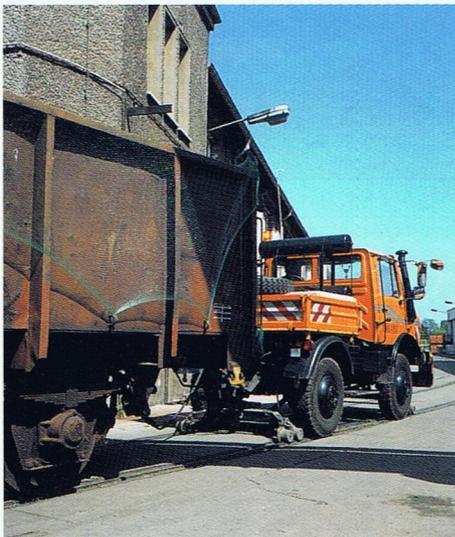
Als wichtigster Zulieferer für Komponenten fungierte dabei das Werk für Fernseh elektronik in Ostberlin. Hier wurden Farbbildröhren hergestellt. Nicht nur für den Bedarf der DDR: Ein beachtlicher Teil der Produktion ging in die Länder des Ostblocks, ein paar Prozent auch in nicht sozialistische Staaten.

Noch werden in Berlin Farbbildröhren gebaut, wenn auch in stark reduzierter Stückzahl.

Michael Hitz, verantwortlich für den innerbetrieblichen Transport des Unternehmens, kämpft – wie unzählige Kollegen im gleichen Betrieb oder in anderen ostdeutschen Unternehmen – in dem ihm zu-



*Der Dom im ehemaligen Ostberlin, überragt von seinem großen, goldenen Kreuz vor azurfarbenem Himmel, steht als Symbol einer guten Zukunft*



*Unweit davon das Marx-Engels-Denkmal. Über einen weiten Platz schauen die beiden schwarz-ehernen Repräsentanten verwerfener Ideologie ins Leere...*



*Auf Schiene und Straße zum Betriebserfolg. Damit aus schwarzen Zeiten wieder »farbige« werden*

Das wird sich bald ändern

gewiesenen Aufgabenbereich für »sein Werk«.

Polen, Italien und Spanien sind unter anderem augenblicklich Abnehmer von Bildröhren. Um diese Kunden termingerecht und zuverlässig bedienen zu können, mußten auch die betriebsinternen Transportaufgaben exakt analysiert werden.

Das Werk besitzt Gleisanschluß und verfügt über ca. 4 km eigenes Schienennetz. In »normalen« Zeiten fiel täglich ein Rangiervolumen von ca. 20 Waggons an. Das hat sich im Moment durch verschiedenste Umstellungsprobleme verringert. Dennoch: Nach wie vor sind Güterwagen einzeln und als zusammengestellte Züge zu bewegen.

Früher wurde für diese Arbeit ein Trak-

tor eingesetzt. Eine nicht befriedigende, zeit- und damit kostenaufwendige, zudem gefährliche Regelung im Schienenbereich.

Seit knapp einem Jahr hat man deshalb einen Unimog U 1200, ausgerüstet mit Schienenführungseinrichtung der Firma Zweiweg Schneider, Rosenheim, beschafft. Die neue »Super-Lok« hat sich nicht nur ausgezeichnet bewährt, sondern spielt ihren zusätzlichen Trumpf überzeugend aus: Die »Lokomotive« arbeitet im selben Unternehmen als leistungsstarke Zugmaschine im innerbetrieblichen Anhänger-Transport (siehe Titelfoto).

Eine bessere, eine betriebswirtschaftlich sinnvollere Lösung ist nicht denkbar. In vielen Aufgabenfeldern, bei denen es um Rationalisierung ehemaliger Arbeits-

abläufe geht, wird dem Unimog in den neuen deutschen Bundesländern eine wichtige Rolle zukommen. Dafür spricht schon die Tatsache, daß 1991 bereits rund 600 Arbeitsmaschinen dorthin geliefert wurden.

Bernd Münster, seit über 20 Jahren im Haus, ist heute als Unimog-Fahrer eingesetzt. »Wir kommen mit unserem neuen Star prima zurecht«, meint er bei einem freundlichen Blick aus dem Fahrerhaus des Schienen-/Straßenspezialisten.

Die bunte Welt der Farbbildröhren ist im Moment symbolhaft von »schwarzen Zeiten« überschattet.

Bleibt zu wünschen, daß überall dort, wo aktiv und mit Sachverstand auf eine positive Zukunft hingearbeitet wird, der Erfolg nicht versagt bleibt.

# Neubeginn

In O-1712 Ludwigsfelde, einer Stadt mit ca. 23 000 Einwohnern in der Mark Brandenburg im Großraum Berlin, bietet seit dem 1. 1. 91 die Firma ELKA GmbH & Co. KG ihre Dienste an.

Geschäftsführer Horst Wolf stellt den Betrieb, der sich auf Elektroinstallationen, Licht- und Kraftanlagen spezialisiert hat, vor.

»Die Räumlichkeiten und Gebäude hier wurden schon in den 60er Jahren bezo-

gen. Damals als Teilbetrieb der 'Techn. Gebäudeausrüstung', Potsdam.

Das Unternehmen bestand aus insgesamt vier Betriebsteilen. Unser Bereich seinerzeit war der Sektor 'Elektro'.

Die heutigen Mitarbeiter stammen zum Teil aus dem alten Betrieb. Aber wir haben auch neue Leute aus der Region eingestellt.«

Als technische Ausrüstung für den Fahrzeug- und Gerätebereich wurde ein

Unimog U 1250 in Verbindung mit Hiab-Kran 071 AW beschafft. Der Kran mit doppelter hydraulischer Schubsteuerung besitzt bei 6,9 m Ausladung eine Hubkraft von 1000 kg.

Die Lancier-Kabelziehwinde, vom Typ WS 3050, erweitert die Einsatzmöglichkeiten in einem wichtigen Aufgabensektor. Es gibt im dortigen Raum viel zu tun für ein Unternehmen vom Zuschnitt der Firma ELKA. Guten Erfolg!

