

# Unimog

Winter 1973



Zeitschrift für den Unimog-Kunden





Flughafen Berlin-Tempelhof: dieser Name ist Millionen Menschen längst zu einem Begriff geworden. Speziell in den Zeiten, da Westberlin von seinen Verbindungswegen zur Bundesrepublik völlig abgeschnitten war, wickelte sich mit der Luftbrücke neben dem Fluggastaufkommen der gesamte Transport von Gütern aller Art für sämtliche lebenswichtigen Bereiche einer 2,3 Millionen-Stadt auf dem Luftwege ab.

Erfreulicherweise dürften derartige Geschehnisse endgültig der Vergangenheit angehören. Heute denkt man wohl fast ausschließlich an den normalen Fluggastverkehr, wenn vom mitten in der Innenstadt gelegenen Berliner Zentralflughafen die Rede ist. 1972 betrug das Passagieraufkommen knapp 5 Millionen Fluggäste in Tempelhof, der Flughafen Berlin-Tegel, nachstehend noch näher erläutert, verbuchte rund 620 000 Passagiere. Bei insgesamt 76 689 Starts und Landungen allein in Tempelhof wurden außer dem eben erwähnten Passagieraufkommen 21 538 t Frachtgut und 10 404 t Luftpostsendungen befördert. Beim Gespräch mit der Flughafenverwaltung interessierten uns vor allem einige Angaben über den Einsatz einer Reihe von Unimog-Fahrzeugen im Bereich des Flugplatzes. Sechs dieser leistungsstarken Spezialmaschinen – vier davon vom Typ U 406 – sind hier, teilweise seit langen Jahren, im Einsatz. Der Veteran ist ein Unimog 411 aus dem Jahre 1953, der als Schlepper für auf dem Flugfeld zu rangierende Maschinen wahre Wunderdinge geleistet haben soll. Flugzeuge vom Typ DC 3 oder DC 4, häufig auch die VISCOUNT mit einem Eigengewicht von 27 t, wurden von diesem Unimog bei Vorfeldbewegungen zuverlässig zu anderen Positionen oder zur Werft geschleppt.

## „ Meine Damen und Herren, wir landen in wenigen Minuten in Berlin-Tempelhof “

Erst später überzeugte man sich von der hervorragenden Eignung des Unimog auch als Schneeräumgerät, so daß die Fahrzeuge nunmehr eine wesentlich günstigere Auslastung erfuhren und auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof die außerordentlich wichtige Aufgabe einer schnellen und gründlichen Schneebeseitigung übernehmen konnten.

Heute wird mit Schneepflügen und Kehrbesen, mit Fräsen oder Frontlader gearbeitet, wenn die weiße Pracht auf die Start- und Landepisten herunterrieselt. In der Priorität I, einer Fläche von 215 000 m<sup>2</sup> sind die Anrollwege und die Südbahn zusammengefaßt, die Priorität II schließt die Nordbahn und Vorfeldflächen in einer Gesamtgröße von 373 000 m<sup>2</sup> ein, dazu kommen 38 000 m<sup>2</sup> Straßen, Wege und Plätze im Flughafenbereich, die ebenfalls schneefrei und eisfrei zu halten sind.

Für 1974 ist die volle Inbetriebnahme des neuen Flughafens in Berlin-Tegel geplant. Airport Tegel hat zwei parallel laufende Start- und Landebahnen, wobei die Nordbahn um 1000 m auf 3000 m verlängert wurde, so daß in Tegel auch große und größte Maschinen starten und landen können.

Selbstverständlich wird auch in Tegel der Unimog-Einsatz im innerbetrieblichen Bereich des Flughafens eine wichtige Rolle spielen. Das Personal für diese Fahrzeuge, das bisher mit Schwerpunkt in Berlin-Tempelhof eingesetzt ist, wurde übrigens im Werk Gaggenau besonders geschult.

Die Leistungsdaten der Schmidt-Schneefräse VF 3 zum Unimog, die hauptsächlich zur Rasenwallbeseitigung eingesetzt wird, sind beachtlich: Bei einer Räumbreite von 2,50 m und einem Durchmesser der Frästrommel von 1,10 m wird auch im harten Schnee bei einem Durchgang eine Räumhöhe von 1,50 m erzielt. Die Wurfweite der hydraulisch einzeln angetriebenen Auswurfkamme (Drehbereich 30°) beträgt seitlich 4 bis 25 m, nach vorn 5 bis 30 m.

Praktisch auf allen deutschen und vielen ausländischen Flughäfen in zahlreichen Ländern der Welt sind die Unimog als Schneeräummaschine, Pflanzschlepper für die oft riesigen Grasflächen, Schlepper für Flugzeuge, Tankwagen und Anhänger nicht zuletzt auch als Feuerlöschfahrzeug im Rahmen der Flughafenfeuerwehr eine wichtige Rolle.

Auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof macht die Unimog-Flotte einen beachtlichen Prozentsatz des Gesamtfuhrparks aus. Die Unimog tragen ihren Teil dazu bei, die größtmögliche Sicherheit für Passagiere, Maschinen und Fracht bei Starts und Landungen unter schwierigen Witterungsverhältnissen zu gewährleisten.

# Durst ist schlimmer als Heimweh



Daß man auch in Berlin gutes Bier zu brauen versteht, geben sogar (zumindest bereiste) Bayern zu. Eine der ältesten und bekanntesten Firmen auf diesem »süffigen Sektor« ist die Schultheiss-Brauerei AG, deren Hauptverwaltung in der Heerstraße in Berlin zu finden ist.

Natürlich brauchen durstige Seelen nicht zur »Zentrale« zu pilgern, wenn ihnen nach einem kühlen Schluck zumute ist.

Überall in der Stadt grüßt das vertraute Schultheiss-Zeichen auf den Schildern unzähliger kleiner Eckkneipen und renommierter Restaurants.

Berlin ist eine Reise wert! Kein Wort dagegen. Und wer jemals diese Stadt besucht, wird sich dem besonderen Fluidum, der Schlagfertigkeit der dort lebenden Menschen, dem Tempo und Tamtam, kurz und gut: der Berliner Luft so leicht nicht entziehen können.

Berlin ist aber vor allem auch eine große Stadt, in der – trotz Mauerbau und wider-natürlicher Teilung – 30 bis 40 km von einem Ende zum anderen normale Entfernungen sind.

Das schafft für einen Betrieb Probleme im Zusammenhang mit der Lösung der Transportfrage und Verteilung von Waren. Im Hause Schultheiss war man sich nach gründlicher Analyse der gebotenen Möglichkeiten schnell einig: Zur Bewältigung des Transportvolumens

wurde eine ganze Flotte von Unimog-Fahrzeugen angeschafft, die mit jeweils zwei Anhängern per Palettentransport die Verteilung des Bieres an Großabnehmer im gesamten Stadtbereich übernehmen.

Zwölf Unimog-Zugmaschinen sind bei Schultheiss direkt eingesetzt, vier laufen in Berliner Tochterbetrieben und weitere vier Fahrzeuge bei in Westdeutschland ansässigen Schultheiss-Töchtern. Der Haupteinsatz liegt also eindeutig in Berlin selbst. Je nach Anschaffungsdatum haben die Unimog Motorleistungen von 70 bis 100 PS.

Zwischen der Malzfabrik Schöneberg (nicht nur im Monat Mai) und den Schultheiss-Brauerei-Abteilungen Spandau, Groterjan, »M« (Zentrale für nichtalkoholische Getränke), Abteilung II und Nordwest wickelt sich in der Hauptsache der innerstädtische Transport ab. Bei 30 bis 100 km pro Tag liegen die Fahrleistungen der Maschinen, die mit je zwei Anhängern à 7,5 t Nutzlast im Nahverkehr unterwegs sind. Die wendigen, schnellen Unimog stechen nach Auskunft von Herrn Klinke (Fa. Schultheiss) den Lkw als Transportmittel schon deshalb aus, weil teilweise unter erheblicher räumlicher Beengung gearbeitet werden muß. Ganz abgesehen davon haben die Unimog-Zugmaschinen natürlich den eindeutigen Vorteil, ihre Anhänger zur Be- oder Entladung stehenlassen zu können und in der Zwischen-

zeit anderweitige Kurzfahrten oder sonst Arbeiten übernehmen zu können.

Und derartige »Nebenarbeiten« gibt es eine ganze Menge. Da sind im Betriebsgelände Waggons mit Gerste zu rangieren, Schutt auf die Müllkippe gebracht werden, die Innenhöfe mit Kehrbesen zu säubern oder im Winter per Federklappenschneepflug das interne Straßennetz und werkseigene Parkplätze zu räumen.

Herr Heyer, Oberinspektor der Abteilung Nordwest, bringt das Thema Unimog-Zugmaschinen auf eine kurze und prägnante Formel: »Ich arbeite mit dem Unimog einfach viel wirtschaftlicher als mit der Lkw-Lösung. Während der Zeiten beim Be- oder Entladen der Anhänger kennt der Unimog nicht. Die Maschinen manövriert im Verkehrsfluß prima mit, sie sind auch bei Glatteis oder Schneeglätte durch den Allrad-Antrieb ein sicheres Transportmittel und finden sich bei schwierigen Raumverhältnissen aufgrund ihrer Wendigkeit und des günstigen Wendekreises gut zurecht. Bei uns geht es morgens zwischen 4.00 Uhr und 4.30 Uhr los. Da hat noch keine Werkstatt offen und man muß sich auf seine Fahrzeuge ganz besonders gut verlassen können. Auf meine Unimog kann ich mich verlassen. Ich bin wirklich außerordentlich zufrieden.«

Na, denn man weiterhin gute Fahrt und Prost Schultheiss!



Die Unimog-Flotte der Firma Schultheiss vor dem Berliner Olympia-Stadion