

1/1966

Frühjahr

UNIMOG



Ratgeber



Berlin-Reportage

Zufriedenheit verkauft sich gut

Wenn ich jedem Unimog-Kunden in Berlin nur zwei Zeilen des Ratgebers widmen würde, wäre das Heft voll. Eine lückenlose Adressenliste. Mehr aber auch nicht. Namen, Anschriften – Punkt. Das habe ich Ihnen – und mir – erspart. Statt dessen habe ich mich an einigen Verkehrs-Knotenpunkten Berlins postiert, an der Müllerstraße, an der Siegestraße, Heidestraße, am Ernst-Reuter-Platz, an der Hofjägerallee, am Columbiadamm. Dort brummt nach zwei, drei Minuten spätestens der erste Unimog vorbei. Schnell hatte ich da aus allen Branchen eine Anschrift notiert und konnte anschließend die zugehörigen Besitzer, Fuhrparkleiter oder Fahrer aufsuchen. Was ich dort hörte, habe ich aufgeschrieben:

Kriegen Kattun

Gebr. Rost, Spedition, Berlin-Reinickendorf, Letteallee 75–81

Güternah- und -fernverkehr. 45 Leute werden beschäftigt mit 14 Lastzügen und 7 Kränen (in erster Linie für Stahlbaumontagen, dazu ein Unimog mit Lader). Seit 1959 Unimog 32 PS, insgesamt sechs Stück zum Rangieren der Hänger. Außerdem verrücken sie die Kräne auf Baustellen und machen sie wieder flott. Willi und Walter Rost sind sich einig: »Mit unserem Unikum – wir sagen Unikum dazu – machen wir alles. Was die Dinger herhalten müssen, und was sie da noch robust sind. Die Lkw können sagen, daß wir ihnen dankbar sind. Die Unimog nicht. Die kriegen Kattun. Wir kratzen ihnen das Weiße aus den Augen. Ohne Unimog wär's schon oft aus gewesen.«

Willi Rost versieht den Innendienst. Bruder Walters Revier sind Hof und Werkstatt



Übers ganze Jahr

Berliner Stadtreinigung, Berlin-Tempelhof, Ringbahnstraße 96

Abteilung Technik, Sachstelle Stra (Fahrzeuge der Straßenreinigung)

Diese Sachstelle leitet Ingenieur Schönrad. 2250 Kilometer Straße sind in Berlin zu reinigen oder anders ausgedrückt 42 Millionen Quadratmeter (= 4 200 ha!). Das machen natürlich nicht die Unimog allein. Aber die Kehrbesen von 15 Unimog haben nach Kilometerzähler im vergangenen Jahr 3 500 Kilometer gekehrt.

28 Unimog arbeiten seit zehn Jahren mit Besen und Schneeräumgeräten in Berlin. Vier Unimog-Schörling-Kehrmaschinen sind neu hinzugekommen. »1956 hatten wir die Unimog für den Winterdienst angeschafft, sind aber mehr und mehr darauf gekommen, mit ihnen während des ganzen Jahres zu arbeiten«, sagte mir Herr Schönrad. Über Einsatz, Kilometerleistung, Reparaturen, Öl- und Treibstoffverbrauch wird – wie könnte es bei einer Senats-Dienststelle anders sein – genau Buch geführt: »Keine Probleme, nie Kummer mit Unimog«, notierte ich dort.

Ingenieur Schönrad von der Berliner Stadtreinigung



Vier laufen

Vereinigung Berliner Stadtgüter, Berlin-Dahlem, Königin-Luise-Straße

Hier sprach ich mit Administrator Rinke, dem Güterdirektor der Stadtgüter Marienfelde, Britz (inzwischen aufgelöst), der Domäne Dahlem und der Gutsverwaltung Karolinenhöhe. Domäne Dahlem arbeitet nur mit Unimog. Der erste stammt aus dem Jahre 1951 und arbeitet ohne Anstände neben den jüngeren aus den Jahren 1955, 1960 und 1964. Für die Berliner Verhältnisse war das Tempo dieses Ackerschleppers entscheidend, denn die Wirtschaftsflächen liegen bis zu 11 Kilometer entfernt. Die Unimog sind komplett ausgestattet mit landwirtschaftlichen Maschinen. Zufriedenheit verkauft sich gut, habe ich über die Berlin-Reportage geschrieben. Wörtlich zitiert klingt das so: »Wenn wir nicht mit den Unimog zufrieden gewesen wären, hätten wir keine weiteren dazu gekauft und hätten nicht vier laufen.«

Administrator Rinke, Güterdirektor der Berliner Stadtgüter



Herrenfahrer geworden

J. Preiss, Frohnauer Baumschulen und Gartengestaltung, Berlin-Frohnau, Verlängerte Gollanczstraße

100 Morgen Baumschule, hinter deren Zaun die Zonengrenze verläuft. Jenseits ist totes Niemandsland. Aber diesseits ist Leben. Der Juniorchef, Lothar Preiss (25), ist Diplomb Gärtner und richtet gerade eine Selbstbedienungsbaumschule ein. 40 Leute und ein Unimog arbeiten hier seit 1957, seit 1964 ein 65er. Rotavatorfräse, Pflug, Rodepflug, Spezialgrubber und die Kipp-Pritsche sind das wichtigste Zubehör, »weil wir Erde in kleinen Gärten direkt ranfahren können«. Vor 1957 hat man mit einem Schlepper gearbeitet, aber der erfüllte entweder diesen oder jenen Zweck, nie alle zusammen zufriedenstellend. Noch ein Wort von Otto Poppenberg (58), dem Fahrer: »Mit dem Kleenen ham wa ooch janz jut jeschafft, aber det – det is ne Wucht. Der zieht noch im vierten Jang durch, ooch wenns moddrig wird. Mit beeden Hängern.« »Otto ist jetzt Herrenfahrer geworden«, kommentieren seine Kollegen, seit er den Großen fährt.

Aus Erfahrung gut

AEG-Turbinenfabrik, Berlin-Moabit, Huttenstraße 12-16

Turbinen – der Name sagt's – werden in diesem Werk der AEG gebaut. Kolosse also. Ich sprach mit dem kaufmännischen Leiter des Allgemeinen Betriebes, Diplomingenieur Petzold. »Wir haben Einzelfertigung, die an den Transport unterschiedliche Anforderungen stellt. Dafür kommt uns der Unimog gelegen, weil er wendig und anpassungsfähig ist. Die Turbinenteile sind schwer, bis weit über 100 Tonnen. Da nutzen wir die Zug- und Schubkraft des Unimog voll aus – übrigens auch beim Schneepflügen. Aus unserer Erfahrung können wir nur sagen, wir sind noch immer zurechtgekommen.«

Wohlgemerkt, mit einem 32er! Das wäre so recht was für die Unilok, die in diesem Heft vorgestellt wird.

Reines Rechenexempel

Peter & Krebs, Kohlen Großhandel, Berlin-Charlottenburg, Darwinstraße 4-12

Was über Halden und Tanks der Firma geht, transportiert der Unimog. Bei der Fünftageweche zu 9 Stunden gibt das 30 000 Kilometer im Jahr. Überwiegend Kurzstrecken. Die Unimog spannen um und lassen die Hänger zum Be- oder Entladen stehen. Unterwegs finden die Kohlenarbeiter unter dem Pritschenverdeck Schutz und auf den Bänken Platz. Seit 1957 arbeitet die Firma mit Unimog. Es sind heute fünf 32er und ein 65er mit drei Silowagen (Kohlenkuli), 17 Hängern und drei Ölhängern. Ich hatte zunächst Expedient und Fuhrparkleiter Langner getroffen: »Wenn ich janz ehrlich bin: die sind jut, die Maschinen. Man kann sich drauf verlassen.« Schon im Weggehen begegnete ich noch Herrn Diplomkaufmann Peter unter der Tür, der gerade von einer Sitzung kam: »Ich habe 1957 von ... auf Unimog umgestellt, weil die Ausstattung für den Fahrer viel besser ist und der 25er-Unimog bereits dieselbe Leistung brachte wie der 55er ... Für mich ist das ein reines Rechenexempel. Wenn ich mit einem Fabrikat zufrieden bin, dann bleibe ich reinrassig dabei.«

Lothar Preiss (m), Landschaftsgärtner und Baumschuler



Diplomingenieur Petzold, AEG-Turbinenfabrik



Fuhrparkleiter Langner, Kohlen Großhandel Peter & Krebs



Selbst Huschke staunte

Ravené-Stahl AG, Berlin-Tempelhof, Industriestraße 35-37

»Er soll ganz jut sein«, lächelte Horst Martini, Unimog-Fahrer bei Ravené seit 1956. Sein Kollege Max, sagt er, habe mal einen 12-Meter-Anhänger so schnell und exakt von einer verkehrsreichen Hauptstraße rückwärts in eine enge Hofeinfahrt reingedrückt, daß Huschke von Hanstein – gerade des Weges kommend – ausstieg, zusah und es schließlich kurzerhand selbst probierte. Drei 32er- und zwei 65er-Unimog fahren im Betrieb, und Heinz Giebel, der Lagerverwalter, verriet mir, daß die Firma beabsichtigt, den gesamten Fuhrpark auf Unimog umzustellen.

Vierte Generation wächst heran

Helmut Amendt, Melkerei, Berlin-Lichterfelde, Dürerstraße 45

In Berlin werden Weltrekordkühe gehalten. Tatsächlich: 1930 erzeugten 2 500 Betriebe 250 000 bis 300 000 Liter Milch pro Tag. 1965 gab es nur noch 60 Betriebe in Westberlin, die aber zusammen mit den Landwirten 40 000 bis 50 000 Liter am Tag oder 10 bis 11 % des Westberliner Milchbedarfs erzeugten. Die Fütterung ist bei Herrn Amendt reines Berliner Abfallprodukt: Treber, Schlempe und Kartoffelschalen. Das Grundfutter reicht für 22 Liter Milch. Herr Amendt hat 18 Liter Stalldurchschnitt bei 26 Kühen. Diese Kühe, seine 180 Schweine und 200 Hühner machen seinen Betrieb zu einer Art Zoo: »Morgen früh um 9 kommt wieder eine Charlottenburger Schule. – Früher hatte ich immer Hannoveraner. 1954 kaufte ich den ersten Unimog, wegen der Pritsche der einzige brauchbare Schlepper für mich.« Der zweite Unimog hat auch schon wieder 160 000 Kilometer und 5 100 Betriebsstunden mit dem ersten Motor auf dem Buckel. Helmut Amendt (51) betreibt die Melkerei in der dritten Generation. »Die vierte wächst heran.« Die Geschichte der Berliner Melkereien ist lehrreich. An der Peripherie der Stadt werden sich diese Kuhgaragen halten können und ihren Standortvorteil nutzen.

Aus gutem Holz

Richard Wanderer, Nutzholzhandlung KG, Berlin-Lankwitz, Charlottenstraße 15-21

So wie Richard Wanderer stelle ich mir den königlichen Kaufmann vor: korrekt, klar denkend, freundlich, legt auf dauerhafte Arbeitsverhältnisse Wert – und ist Sportsmann vom Scheitel bis zur Sohle. Bis zu seinem 50. Lebensjahr hat er aktiv Fußball gespielt. Die Holzhandlung – 5 000 Quadratmeter Lagerplatz – wurde zur Jahrhundertwende von seinem Vater gegründet und ist mit Holzbearbeitung kombiniert. Mit dem ersten Unimog (1954) machte er 200 000 Kilometer. 1965 kaufte er einen 65er zu seinen 9-Tonnen-Anhängern, von denen er acht Stück zu bewegen hat. Früher hat er auch einmal mit Lastkraftwagen gearbeitet, aber schlechte Erfahrungen gemacht. Mit dem Unimog kann er Wechselwagenbetrieb fahren oder zwei Anhänger ziehen. »Das Fahrzeug ist qualitativ und leistungsmäßig in Ordnung.«

Heinz Giebel (r) und Horst Martini (l), Ravené-Stahl AG



Helmut Amendt



Richard Wanderer



Fifty fifty

Karl Tobias, Hoch-, Tief- und Stahlbetonbau, Berlin-Buckow, Buckower Damm 106-112

Die klargegliederte Front des Verwaltungsbaues, der sinnvoll gestaltete Firmenschriftzug sind gute Referenzen für eine Bauunternehmung. Die Firma beschäftigt 400 bis 500 Mann und 2 Unimog (32 und 65 PS). Auf dem Bauhof steht Platzmeister Leitke seinen Mann: »Aus dr kleenen Zuchmaschine ham wa ne Arweitsmaschine mit Lader, Winde und nem Schild jemacht. Der 65er is natürlich jut. Der ist flott. Wir ham noch keenen Ärjer jehabt. Man könnte sich den Unimog vom Berliner Bau nich mehr wegdenken.« Der 65er ist mit Transporten ausgelastet. Der 32er lädt Schutt, plantiert, schachtet Gräben und Gruben aus und verlädt Maschinen. Fifty fifty - Gerätearbeiten und Transporte.

Ein neuer Anfang

Georg Naschke, Berlin-Kladow, Gärtnersiedlung

Familie Naschke ist erst 1960 'rübergekommen. In Kladow bewirtschaftet sie mit fünf Personen 2 ha gärtnerisch und erzeugt zur einen Hälfte Blumen, zur anderen Gemüse. 1 200 Quadratmeter sind unter Glas. 240 Frühbeetfenster. Für den Unimog sprach: 1. die Pritsche, auf die die Kästen mit pikierten Pflanzen für das Weiste-Akkord geladen werden; 2. noch einmal die Pritsche, auf die man das Faß zum Spritzen stellt, und 3. die Druckluftanlage, mit der man eben dieses Faß unter Druck setzt und spritzt; 4. die Geschwindigkeiten. Im 1. Kriechgang fährt er mutterseelenallein vor den Leuten her, die Blumenkohl und Kohlrabi schneiden und in die Kisten auf dem Unimog packen; 5. die hohe Bodfreiheit, die es erlaubt, die Beete beim Pflanzen und beim Ernten zu überfahren, und schließlich 6. der Allradantrieb, der so viel Zugkraft an den Boden bringt, daß man das Rollhaus (13 x 31 m) verrollen kann, was immerhin vier- bis fünfmal im Jahr geschieht. Zwei Generationen (64 und 25 Jahre) unter einem Hut: »Ich möchte den Unimog nicht missen, wenn ich Gemüse baue. Wenn wir den nicht hätten und müßten alles raustragen - das wäre nicht mehr drin. Mit 'nem Trecker brauchten wir 'nen Anhänger beim Pflanzen. Den Platz und die Zeit haben wir nicht.« Ja, zufrieden sind Naschkes mit ihrem Unimog, einem aus dem Baujahr 1957.

Alles notiert

Zum Abschluß noch einen Schnappschuß (ich kann mich immer so schwer von Berlin trennen) vom Berliner Gemüsegroßmarkt am Westhafen (2 Unimog-Schörling-Kehrmaschinen, 1 Unimog mit Schneepflug und Kehrbesen). Fahrer Klein: »Die Maschinen nehmen den Dreck sauber auf. Der Unimog is jut.«

So, das wär's für heute. Nichts Schlechtes habe ich über den Unimog notiert. Sagen Sie nicht: »Der Mann lügt«. Ich kenne auch in Berlin Kunden, die nicht zufrieden sind mit irgend etwas. Wo gäbe es denn solche Vollkommenheit! Auch das notiere ich, aber nicht für den gedruckten Ratgeber - das werden Sie wohl verstehen. Wie aber auch immer - das Leitmotiv der Berliner Unimog-Symphonie heißt Zufriedenheit. Wie anders sonst würden allein hier über 1000 Unimog arbeiten.

Platzmeister Leitke, Bauunternehmung Karl Tobias



Gärtner Naschke - Vater und Sohn



Berliner Gemüsegroßmarkt - Fahrer Klein



d

-Ich kann mich immer so schwer von Berlin trennen-, schreibt der Ratgeber in diesem Heft. Noch auf dem Weg zum Flughafen Tempelhof stoppte er, um diese Baustelle zu fotografieren. »Baustelle« ist eigentlich übertrieben, denn hier reparierte die Bauunternehmung Karl Weiß absichtlich ohne große Baustelle mit Hilfe von Kompressor, Grabgerät und -Telefon. Die Antenne verrät's. Der Unimog hängt immer an der Strippe. Die Geräte können schnell gewechselt werden - eine Ausstattung, so recht für die Aufträge, die man gerne mit der linken Hand erledigt

