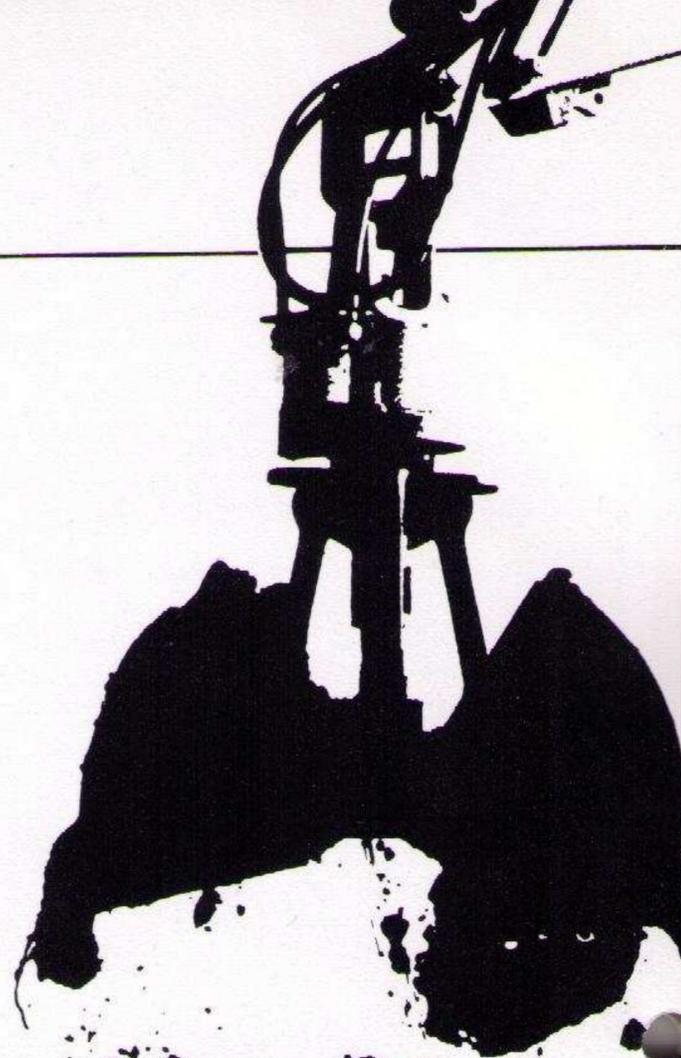


# blickpunkt





## aus dem Inhalt

	Seite
Fernheizung quer durch Hannover	3-4
ATLAS AB 1902 D baut in der Wüste	5
Dobberkau setzt auf ATLAS Ladebordwände	6-7
Neu: ATLAS Bagger AB 2202 D	8-11
Stubben laden	12
Rübenernte mit AB 1302 D	13
750 Jahre Geldern	13
Im ATLAS-Trikot durch Süd-West-Afrika	14
Auch hier hilft ATLAS	14
3200 mm Rohre	15
Transport + Service	15
Schrottschlag	16
Wurmfischer	17
40 Jahre dabei: Hermann Wessels	18
Schmunzelecke	19

**HERAUSGEBER:** ATLAS-Weyhausen, Delmenhorst  
**REDAKTION:** Horst H. Baume, Abtfg. PR, Tel. (0 42 21) 49 11  
**FOTO:** Erwin Mergel  
**GRAPHIK:** Axel Schläpke  
**DRUCK:** Siegfried Rieck, Delmenhorst

Der „ATLAS-BLICKPUNKT“ erscheint viermal jährlich.  
 5. Jahrgang 1980, Heft 1  
 Printed in Germany



Über unseren neuen ATLAS-Hydraulikbagger AB 2202 D informieren wir Sie auf den Seiten 8-11.



ATLAS-Einsatz in der City von Hannover. Mehr auf den Seiten 3-4.

# Fernheizung quer durch **HANNOVER**



**Ab Montag werden in der Marienstraße in Höhe Walter-Giesecking-Straße neue Fernheizleitungen verlegt. Deshalb ist in der Zeit von 8 bis 15 Uhr im Bereich der Baustelle nur ein Fahrstreifen befahrbar. Es muß mit Behinderungen gerechnet werden.**

Diese kurze Mitteilung in der Hannoverschen Zeitung informierte die Bevölkerung über ein Bauvorhaben, zu dem sich die Redaktion von ATLAS Blickpunkt Auskunft einholte. Die Aufgabenstellung war die Verlegung einer Fernwärmeleitung mit einer Trassenlänge von 1000 m und das mitten im Zentrum von Hannover.

Enge Straßen und pulsierender Verkehr rund um die Uhr waren die äußeren Behinderungen bei diesem Projekt. Erschwerend hinzu kamen bei dem Verlegen der Stahlrohre von 600 mm in einem Stahlbeton-Haubenkanal die vielen Versorgungsleitungen und Kanäle sowie das Unterqueren der Straßenbahnschienen. So erstellte die Fa. Adolf

Aumüller aus Braunschweig einen minutiösen Plan, der wie folgt ablief:

Ein ATLAS Bagger AB 1302 D stemmte mit einem Hydraulik-Hammer die über 500 mm starke Straßenbetondecke auf. Dann folgte ein ATLAS AB 1602 D mit einem 750-l-Tieflöffel, der den ersten Aushub bis zu einer Tiefe von 1,50 m auf einen bereitstehenden LKW ablegte. Danach wurde der Verbau eingezogen. Ein weiterer Bagger AB 1602 D mit Greifer schachtete bis zur Endtiefe und Breite (5 m und 3,50 m) aus: das Material wurde gleichfalls sofort abgefahren. Nun wurde mit den Betonarbeiten begonnen und eine Stahlbetonsohle erstellt. Ein ATLAS AB 1302 D mit einem Kranvorsatzarm brachte den Fertigbeton mit einem Betontrichter in die Grube. Nach dem Verlegen und Isolieren der Fernheizungsrohre wurden diese durch Stahlbetonhauben (1450 mm l.W., 900 mm l.H. und 2000 mm Länge) abgedeckt. Diese Hauben sind übrigens von der Firma Aumüller im Fertigteilwerk

Harvesse selbst hergestellt worden. Die Abdeckhauben werden in den Abmessungen von 500 bis 3000 mm lichte Weite und bis zu einem Eigengewicht von 5000 kg gefertigt. Das Verlegen der Hauben wurde ebenfalls von einem ATLAS Bagger AB 1602 D vorgenommen.

Zeitweise waren bis zu sieben ATLAS-Geräte im Einsatz. Wir haben Herrn Aumüller gefragt, warum er bei dieser Baustelle nur ATLAS-Bagger eingesetzt hat. „Es war für uns wichtig, zuverlässige Geräte einzusetzen, da die Arbeiten in Absprache mit den Stadtwerken Hannover genau terminiert waren. Der beträchtliche Einsatz von LKWs, Baggern und anderen Baugeräten mußte genau eingeteilt sein. Außerdem ist in der Nähe ein Krankenhaus. Wir mußten daher sehr stark auf die Vermeidung von Lärm achten. Da die ATLAS-Bagger dem Emissionsvorschriften weit voraus sind, waren sie die idealen Geräte.“ Wir können dieser Äußerung nichts mehr hinzufügen.

# Fernheizung quer durch **HANNOVER**



# ATLAS 1902D

## baut in der Wüste

Abu Dhabi heißt zu deutsch „Vater der Gazelle“. Aber die Zeiten, da in dieser Region Wüstengazellen mit Falken gejagt werden konnten, sind vorbei. Die Beizjagd ist zwar immer noch der beliebteste Zeitvertreib der Scheichs und Emire am Golf. Ölboom und Industrialisierung haben jedoch die alten Jagdgründe in eine moderne Industrielandschaft verwandelt, die sich immer tiefer in die Wüste hinein ausdehnt.

Das Emirat Abu Dhabi ist das größte und reichste Mitglied der Föderation. Die Stellung Abu Dhabis als Finanzzentrum entspricht auch seiner politischen Position. Auf Grund dieser Voraussetzungen stieg die wirtschaftliche Entwicklung in den Emiraten, so auch in Abu Dhabi, in den letzten Jahren explosionsartig an. Der plötzliche Reichtum hat die Emirate in eine überdimensionale Großbaustelle verwandelt. Trabantenstädte wachsen aus der Erde, Industrieanlagen entstehen, Straßen und Großflughäfen werden gebaut. Zur Zeit erhält Abu Dhabi einen neuen Militärflughafen, dessen Ausbau von verschiedenen internationalen Baufirmen vor ca. einem dreiviertel Jahr in Angriff genommen wurde. Die saudiarabische Baufirma Bin Ladin hat einen ATLAS AB 1902 D mit Felslöffel zum Aushub von 5 m tiefen und nur 60 cm breiten Abwasserschächten im Einsatz.

Ein zweiter ATLAS-Bagger AB 1902 D mit Felslöffel ist bei dem gleichen Projekt durch die koreanische Baufirma Hyundai Construction zum Aushub von Fundamenten tätig. Beide Baufirmen hatten sich nach entsprechenden Vorführungen für die ATLAS-Bagger entschieden, da diese in puncto Reißkraft, Schnelligkeit, Ausdauer und Wirtschaftlichkeit ihren Vorstellungen entsprachen.

Der Technik bzw. dem Ölzeitalter fiel allerdings ein Berufsstand zum Opfer, der für die Küstenstriche dieser Region charakteristisch war; der Perlentaucher. Nur mit viel Glück und Geld kann man heute in den Souks noch die weißen und grauen Naturperlen erwerben, nach denen einst die Perlenfischer tauchten.



# Fa. DOBBERKAU setzt auf



Bei der Auswahl geeigneter Ladevorrichtungen für den Güterumschlag per LKW stehen viele Unternehmen oftmals vor Problemen.

Beim LKW-Transport entfällt ein wesentlicher Teil der Kosten auf das Be- und Entladen. Den richtigen Materialfluß zu wählen und damit die Transport- und Ladekosten so gering wie möglich zu halten, ist besonders heute im Hinblick auf die enormen Kostensteigerungen auf dem Mineralölsektor ein Gebot der Stunde. Bei den Entscheidungskriterien sind neben Art der Güter, Stückgewicht, Abmessungen und Umweltbedingungen zu berücksichtigen.

Ein Instrument für schnelles und rationelles Be- und Entladen sind Ladebordwände. Seit Jahren schon sind Ladebordwände mit ihren verschiedenen Ausführungen und unterschiedlichen Anwendungsmöglichkeiten im Handel und gefragte Aggregate. Zuerst wurden Ladebordwände vor allem im Lebensmitteltransport angewendet; inzwischen haben sich die Ladebordwände in fast allen Bereichen des Transportwesens durchgesetzt.

Seit über 15 Jahren liefert ATLAS Weyhausen Ladebordwände von 500 bis 3000 kg Tragkraft. Wir haben ein Unternehmen, was seit Jahren ATLAS Ladebordwände im Betrieb hat, aufgesucht und mit Herrn Thiemann, dem Leiter des Fuhrparks, ein Gespräch geführt.

**Frage:** Die Fa. C. Dobberkau in Celle gehört zu den ganz alten Großhandelshäusern. Sie ist hervorgegangen aus einer 1798 entstandenen Faktorei, die mit kurfürstlich-hannoverscher Konzession den Handel mit Grobeisen und Hüttenenerzeugnissen betrieb. Heute zählt sie zu den bedeutendsten Großhandlungen im Norddeutschen Raum. Herr Thiemann, wie sieht Ihr Sortiment aus?

**Thiemann:** Unser Sortiment umfaßt zur Zeit ca. 25000 Artikel. Es fängt an mit Kleiseisenwaren und erstreckt sich über Schrauben, Drahterzeugnisse, Werkzeuge, Gartengeräte bis hin zu sanitären Produkten wie Waschtische, Badewannen, Toilettenbecken nebst Zubehör usw.

**Frage:** Und wie weit reicht Ihr Kunden- und Streuungsbereich?

**Thiemann:** Unsere Fahrzeuge sind alle in Celle stationiert, und wir beliefern unsere Kunden nach einem festen Tourenplan, wobei einige Linien täglich gefahren werden müssen. Unsere Fahrzeuge fahren hoch bis nach Flensburg, seitlich begrenzt bis nach Bentheim bzw. Dannenberg-Lüchow und hinunter bis nach Alsfeld. Wir haben ein Tochterunternehmen, ebenfalls in Celle mit Niederlassungen in München, Heidelberg und Schwelm. Von diesen Vertretungen wird das übrige Bundesgebiet mit unseren Fahrzeugen beliefert. Unser Kundenkreis erstreckt sich vom Handwerker bis hin zum Verbrauchermarkt, wobei wir vornehmlich Groß- und Baumärkte beliefern, die bei uns in zunehmendem Maße an Bedeutung gewinnen.

**Frage:** Was veranlaßte das Unternehmen, einen neuen Weg in der Distribution einzuschlagen und die Fahrzeuge mit Ladebordwänden auszustatten?

**Thiemann:** Unser Unternehmen hat sich frühzeitig mit den Problemen in der Organisation und Reorganisation sowie einer möglichen Kosteneinsparung befaßt, ohne die Leistungsfähigkeit negativ zu beeinflussen.

Vor acht Jahren haben wir eine Kostenanalyse unseres Fuhrparks durchgeführt, wobei wir feststellen mußten, daß seinerzeit die Personalkosten sehr stark zu Buche schlugen. Wir sind diesem Problem nachgegangen und haben nach der Begründung gesucht, warum die Fahrzeuge generell mit zwei Fahrern besetzt waren. Dabei haben wir zu unterscheiden zwischen dem Güterfernverkehr und dem Güternahverkehr. Im Güterfernverkehr ist es vielfach nicht zu umgehen, daß das Fahrzeug mit zwei Fahrern besetzt ist, damit die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Lenkzeiten nicht überschritten werden.

Im Nahbereich ergeben sich Probleme dadurch, daß das Abladen der Waren von den hohen Fahrzeugen bei den Kunden oftmals schwierig ist, weil keine Rampe oder andere Hilfsmittel für die Entladung zur Verfügung stehen, so daß ein zweiter Mann notwendig wurde, um schwere Teile mittels einer Bohle auf den Erdboden rutschen zu lassen. Aber auch die zunehmende Palettierung der Waren machte uns Schwierigkeiten bei der Entladung. Es mußte alles abgepackt werden, was bei der gegenwärtig sich durchsetzenden Folienverschweißung undenkbar wäre. So sind wir auf den Einsatz der Ladebordwand gekommen.

Wir haben mit einem Fahrzeug Versu-

che gefahren, um Erfahrungen zu sammeln und konnten im Rahmen von Kostenvergleichen sehr schnell feststellen, welche Kostenersparnis die Ladebordwand mit sich bringt. Danach haben wir unsere 40 Fahrzeuge mit Ladebordwänden ausgestattet und damit zwischenzeitlich sehr gute Erfahrungen gemacht. Es werden mittlerweile firmeneigene Rollbehälter im Haus-zu-Haus-Verkehr zur Belieferung unserer Kunden eingesetzt, was nur durch das Vorhandensein einer Ladebordwand möglich wurde.

**Frage:** Lagen schon Ergebnisse von anderen Unternehmen vor, die den gleichen Weg eingeschlagen haben?

**Thiemann:** Nein, wir verfügten über keine anderen Ergebnisse auf diesem Sektor, weil sich aus unverständlichen Gründen der Großhandel bis dato mit einer gezielten Kostenerfassung und Kostenanalyse, zumindest auf den Fuhrpark bezogen, nicht befaßt hat.

**Frage:** Gab es bei der Einführung des neuen Transportsystems Probleme und wenn ja, welche?

**Thiemann:** Ich muß sagen, daß auf Grund der fachlich guten Unterstützung des Lieferwerkes und deren zuständiger Vertretung sich keine Schwierigkeiten ergeben haben, da sie uns jeder Zeit mit Rat und Tat zur Seite standen.

**Frage:** Sind Ihre Erwartungen nach der Einführung der Ladebordwände, hinsichtlich der Kosteneinsparung, bestätigt worden?

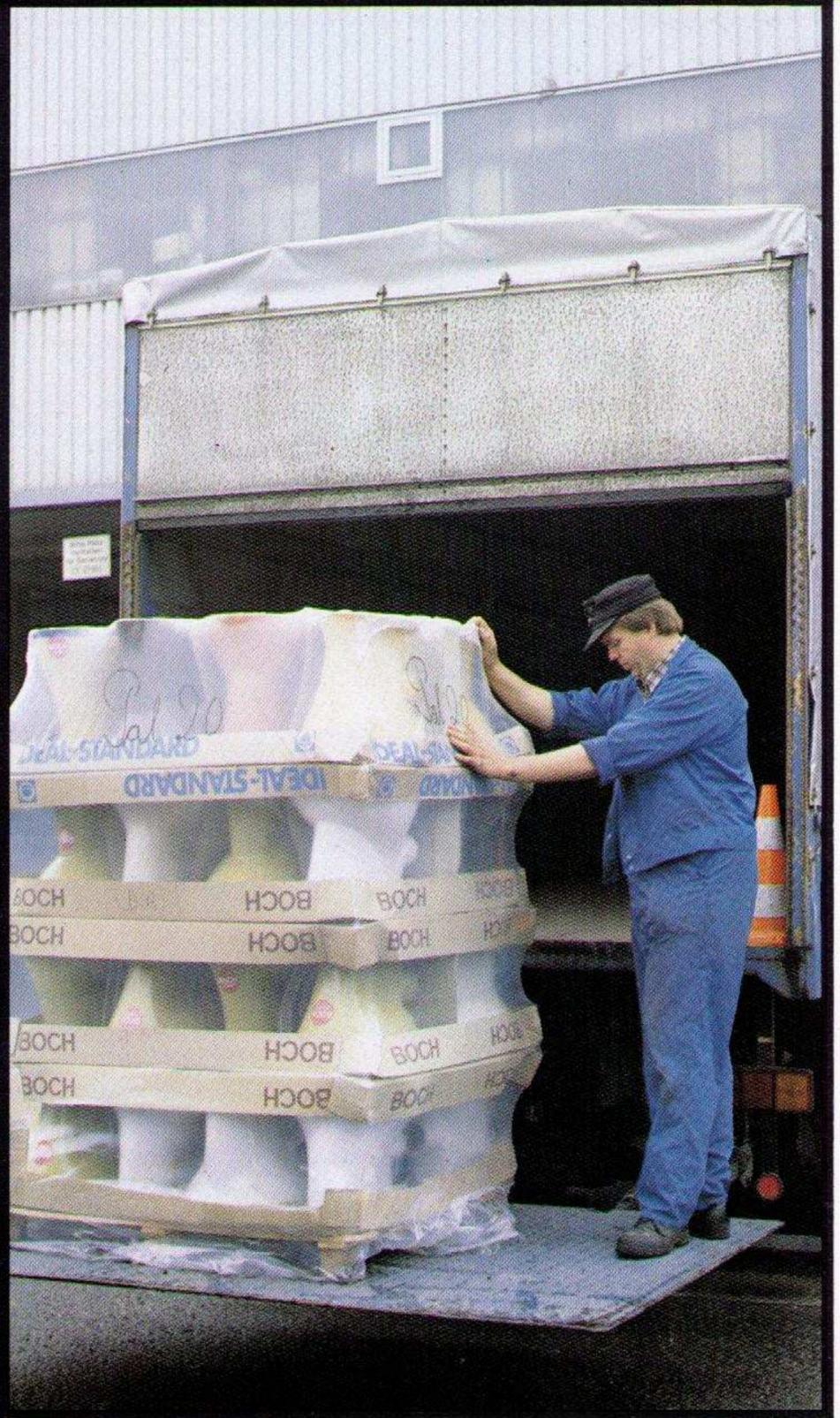
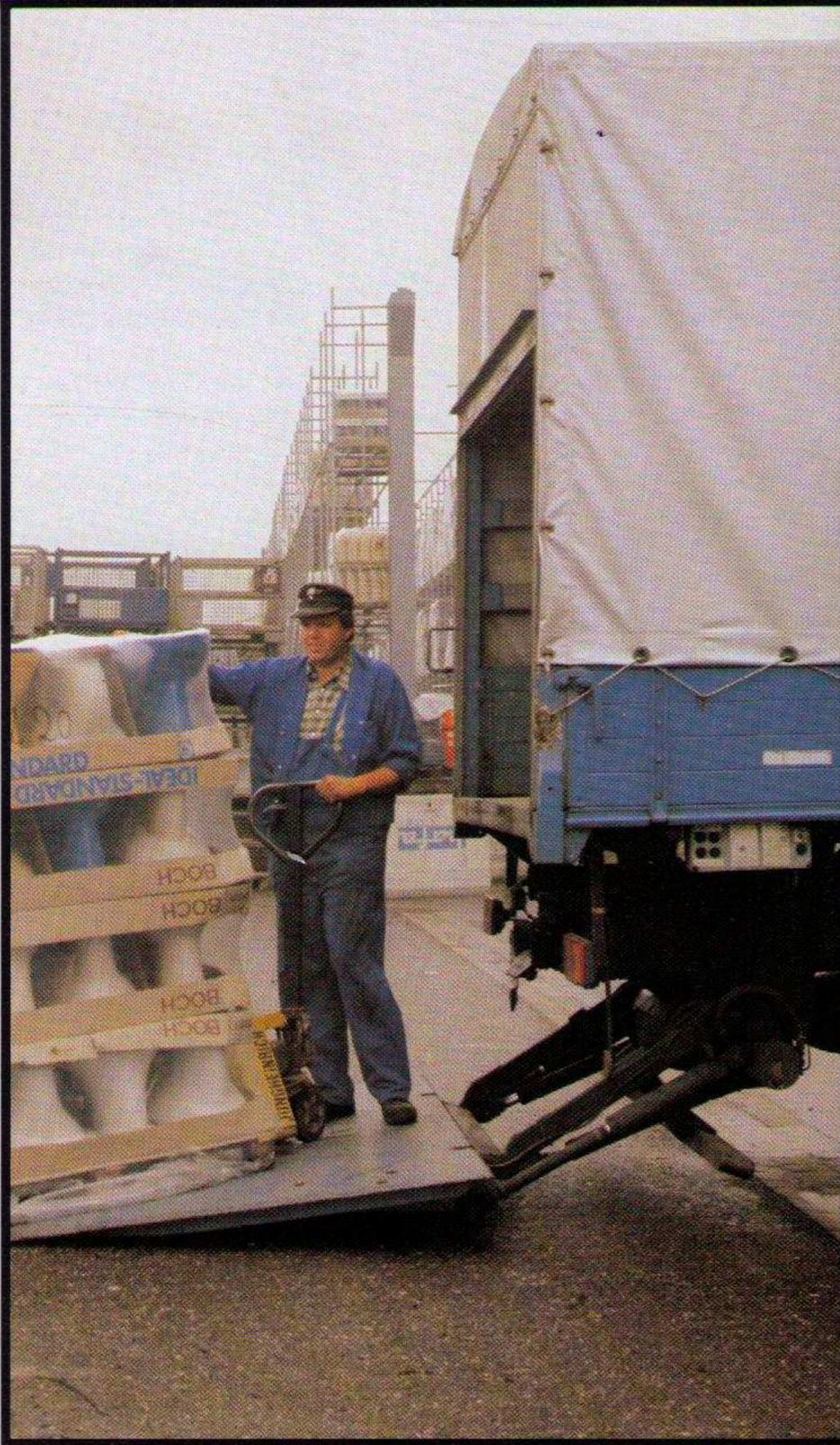
**Thiemann:** Die Erfahrung zeigte sehr schnell, daß wir durch die Ladebordwand den Beifahrer einsparen konnten, und wir haben demzufolge auch innerhalb kurzer Zeit unsere restlichen Fahrzeuge mit Ladebordwänden ausgerüstet, weil dadurch im Jahr erhebliche Personalkosten eingespart werden können.

**Frage:** Dann können Sie uns auch die Frage beantworten, ob Sie einen Vergleich zwischen der Ladebordwand und anderen Fördersystemen angestellt haben?

**Thiemann:** Ja, man muß sagen, daß neben der Vereinfachung des Beladens unserer Fahrzeuge mit Ladebordwänden auch die Standzeiten der LKW's bei den Kunden wesentlich verkürzt worden sind. Unsere Fahrer benötigen beim Abladen keine Hilfe seitens des Kunden und sie können die Ware selbst in kurzer Zeit abladen.

**Frage:** Die Ladebordwand ist ein Glied in der gesamten Transportkette. Können Sie uns genaue Angaben darüber geben, in wie weit durch den Einsatz der Ladebordwand die Kosten im ge-

# ATLAS Ladebordwände



samten Transportwesen gesenkt werden konnten?

**Thiemann:** Ich habe schon erwähnt, daß wir durch den Einsatz der Ladebordwände nicht mehr alle Fahrzeuge mit zwei Fahrern zu besetzen brauchen, so daß wir einen Beifahrer einsparen. Auch das Beladen unserer Fahrzeuge bei uns im Hause geht durch den Einsatz der Ladebordwände problemloser und schneller vonstatten. Zum einen über die Rampe und zum anderen in unserem Freigelände, wo die Waren selbständig aufgenommen werden können. Wenn wir als weiteren Pluspunkt die schnellere Entladung hinzunehmen, so sind das wichtige Faktoren für den Einsatz der Ladebordwände. Ein weiterer Vorteil, den wir erst nicht absehen konnten, ergab sich daraus, daß wir jetzt in der Lage sind, unseren Tourenplan abzuändern. Wir können nun einen größeren Kundenkreis beliefern, weil einfach die Verweilzeiten bei den Kun-

den durch den Einsatz von Ladebordwänden verkürzt worden sind.

Man kann die Kostenersparnis zwar nicht für jedes Fahrzeug im einzelnen exakt ermitteln, aber insgesamt gesehen können wir für jedes Fahrzeug im Jahr eine Kostenersparnis von durchschnittlich 15000 – 20000 DM verbuchen, so daß sich die Ladebordwand nach weniger als einem Jahr bezahlt gemacht hat.

**Frage:** Sie haben sich für den Einsatz von ATLAS Ladebordwänden seinerzeit entschieden. Was waren die Kriterien, die für ATLAS (Ladebordwände) sprachen?

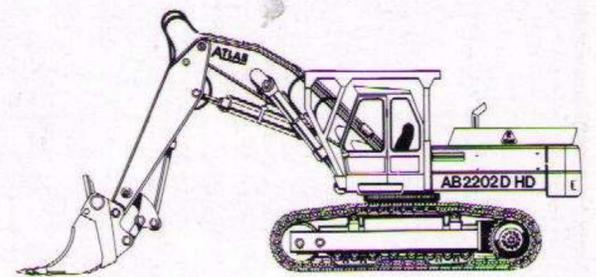
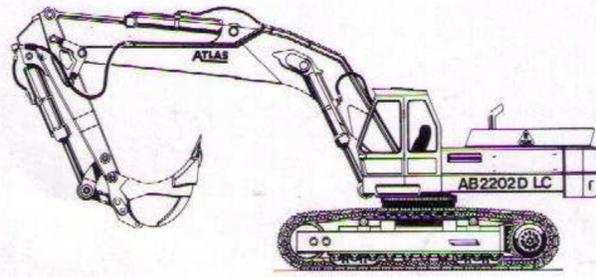
**Thiemann:** Wir hatten vor dem Einsatz der Ladebordwand auf einem unserer LKW's seit Jahren einen ATLAS Ladekran montiert und mit diesem Kran schon über einen längeren Zeitraum gute Erfahrungen gesammelt. Deswegen sind wir auch dazu gekommen, uns

an die Firma ATLAS in Bezug auf die Ladebordwand zu wenden.

Wir können heute sagen, daß wir nach jahrelangem Einsatz mit den ATLAS Ladebordwänden vollauf zufrieden sind. Es fängt an mit der Montage der Ladebordwand und geht hin bis zum Kunden- und Wartungsdienst. Es ist uns auch schon kurzfristig geholfen worden, wenn das Fahrzeug beim Kunden stand und die Ladebordwand, aus welchem Grund auch immer, einmal nicht funktionierte. Wir haben mittlerweile Mitarbeiter unseres Hauses bei der Firma ATLAS Weyhausen zur Einarbeitung gehabt, so daß wir jetzt in der Lage sind, auftretende Störungen an der Ladebordwand selbst zu beheben und den Einsatz dieses zwischenzeitlich unentbehrlich gewordenen Ladehilfsmittels noch intensiver zu gestalten.

Herr Thiemann, wir danken Ihnen für das Gespräch.

# ATLAS 2202D



Auf der Deutschen Industrie-Messe 1976 in Hannover stellte ATLAS Weyhausen aus der Baggerproduktion erstmals den AB 1302 und AB 1602 als Bagger der Serie „D“ vor. Das „D“ stand für die völlig neue Überarbeitung und Modifizierung der beiden bewährten Bagger, die jetzt noch leiser, robuster, geräumiger, kräftiger, sicherer, leistungsfähiger, leichter zu bedienen, wartungsfreundlicher wurden und seit dem mit der ATLAS-Kabine 900 mit 925 mm lichter Weite, breitem Einstieg, einstellbarem Schwingsitz, ergonomisch angeordneten Bedienungshebeln, Kreuzhebelschaltung mit hydraulischer Servobetätigung, Dachluke, großen Fensterflächen für gute Sichtverhältnisse und einer Standheizung ausgerüstet sind. Die Fahreigenschaften im Gelände wurden für Mobil- und Raupenbagger verbessert.

Verminderter Lärmpegel in der Kabine und im Standgeräusch unterschreiten die Bedingungen des Emissionsschutzgesetzes.

Auf dem Markt wurde die Serie „D“ von ATLAS-Weyhausen zu einem Signal, das die Popularität der ATLAS-Bagger noch verstärkte. In konsequenter Verfolgung dieser richtungsweisenden Bauform im Baggerbau wurden bei ATLAS ebenfalls die anderen Bagger des Programms, die AB 1202, AB 1702 und AB 1902 auf die Serie „D“ umgestellt. Das ergab folgende Abstufungen im Programm:

- AB 1202 D – 37,8 kW – 51 PS – Mobil- und Raupenbagger
- AB 1302 D – 47,0 kW – 63 PS – Mobil- und Raupenbagger
- AB 1602 D – 51,5 kW – 70 PS – Mobil- und Raupenbagger
- AB 1702 D – 74,0 kW – 101 PS – Mobil- und Raupenbagger
- AB 1902 D – 112,0 kW – 152 PS – Raupenbagger

In dieser Abstufung war für den AB 2002 mit 120,5 kW (164 PS) kein richtiger Platz mehr bzw. wurde seine Leistung fast von dem neuen AB 1902 D erreicht. Deshalb wurde vor zwei Jahren mit der Entwicklung und Erprobung des AB 2202 D begonnen, den wir im Herbst 1979 erstmals vorstellten.

Alle Neuerungen und Erkenntnisse jahrelanger Erfahrung im Bagger- und Ma-

schinenbau sind in dieser modernen Baggerkonstruktion in innovativer Technologie verwirklicht worden.

Tieflöffel von 1100 l, 1300 l, 1500 l und 1750 l sind lieferbar ebenso wie eine Ladeschaufel mit 2500 l Inhalt alternativ, Klappschaufel mit 2000 l Inhalt und Zwei- und Mehrschalengreifer und andere Zusatzwerkzeuge.

Der Oberwagen ist bei allen Ausführungen gleich.

Motor: Deutz-Dieselmotor, luftgekühlt; Typ F 8 L 413 F; Leistung nach DIN 70020 157 kW (213 PS) bei 2150 U/min. Der Kraftstoffverbrauch dieses lauffähigen und im vernünftigen Drehzahlbereich arbeitenden 8-Zylinder-Motors beträgt 32–36 l pro Stunde.

Der Kraftstofftank faßt 500 l und ist für eine 12-Stunden-Schicht reichlich bemessen.

Die Ansaugluft wird erst durch einen Zyklon-Vorabscheider und dann durch einen großen Trockenluftfilter mit Sicherheitselement gereinigt. Ein Ansaugschalldämpfer dämpft das Ansaugeräusch.

Direkt am Motor angeflanscht ist eine Hochleistungs-Doppelpumpe mit einer max. Fördermenge von 2x245 l/min. – max. Arbeitsdruck 300 bar.

Diese Pumpe verteilt automatisch die volle installierte Antriebsleistung bedarfsabhängig auf die Kreisläufe. Trotz unterschiedlichen Leistungsbedarfs in den einzelnen Kreisläufen können mehrere Bewegungen gleichzeitig gefahren

werden. Die stehenden Hydrauliksteuerblöcke haben angeflanschte Sekundärventile. Letztere sind zur Sicherung der einzelnen Kreisläufe vorgesehen.

Die externe Summenschaltung liegt auf dem unteren Teil des Grundarmes in einer Anschlußleiste. Der AB 2202 D hat eine Zweistufenschaltung bei der Summierung. Das bedeutet: im Feinsteuerbereich ist nur eine Pumpe auf den Verbraucher geschaltet, kurz vor der Endstellung des Schalthebels wird die zweite Pumpe zugeschaltet. Diese Steuerung ermöglicht sowohl feinfühliges Steuern der Bewegungen des schweren Baggers wie aber auch das Erreichen großer Geschwindigkeiten, also eine maximale Ausnutzung der installierten Leistung.

Großdimensionierte, doppelt beaufschlagte Zylinder geben die Kräfte präzise und schnell auf die Kinematik, so daß alle Arbeitsbewegungen, die der Fahrer über zwei Kreuzhebel mit hydraulischer Servobetätigung einleitet, genau ausgeführt werden. Separate Nachsaugventile sorgen ständig für eine vollständige Füllung aller Zylinder und Hydraulikmotore.

Für den Dauer- wie für den Tropeneinsatz wird das Hydrauliköl über einen großen zusätzlichen Kühler geführt. Der Kühlkreislauf ist separat. Eine Hydraulikpumpe sorgt für einen ständigen Umlauf. Ein By-pass-Ventil und Leitung ist vorgesehen, damit bei niedrigen Temperaturen das Öl nicht den Hydraulik-

## ATLAS AB 2202 D Hydraulik-Raupenbagger

	AB 2202 D Standard- Unterwagen	AB 2202 D LC LC-Unterwagen	AB 2202 D HD HD-Unterwagen
Laufrollen je Seite	8	10	7
Tragrollen je Seite	1	2	2
Kettentyp	D 7	D 7	D 7 F
Spurweite mm	2600	2750	2850
Abstand zwischen Mitte Leitrad/Antriebsrad mm	3400	4100	3700
Dienstgewicht kg	35 100	37 500	40 300

Mit den Zweistellungsmotoren im Fahrwerk erreicht der Bagger folgende Geschwindigkeiten:

1. Geschwindigkeitsbereich	0–2,2 km/h	0–2,2 km/h	0–1,8 km/h
2. Geschwindigkeitsbereich	0–4,1 km/h	0–4,1 km/h	0–4,0 km/h

Der moderne Bagger der 35- bis 40-Tonnen-Klasse wird in drei Ausführungen geliefert mit

	AB 2202 D LC LC-Unterwagen	AB 2202 D HD HD-Unterwagen
Laufrollen je Seite	10	7
Tragrollen je Seite	2	2
Kettentyp	D 7	D 7 F
Spurweite mm	2750	2850
Abstand zwischen Mitte Leitrad/Antriebsrad mm	4100	3700
Dienstgewicht kg	37 500	40 300



Ölkühler zu passieren braucht. Der hydraulisch angetriebene Lüfter hat eine Zweistufenschaltung. Durch diesen Kühler wird das Hydrauliköl im Tank auf einer Temperatur von ca. 45 Grad C oberhalb der Außentemperatur gehalten. Ein solcher Art „gekühltes“ Hydrauliköl erhält die Schmierfähigkeit des Hydrauliköles, schont Dichtungen, Schläuche und die Doppelpumpe, erhöht die Lebensdauer dieser Aggregate und bringt mehr Leistung.

Zur Wartung des Hydraulik-Ölkühlers ist direkt vor dem Kühlernetz ein Anschluß für Druckluft mit einem kurzen Schlauch angebracht, damit der Fahrer das Kühlernetz von Zeit zu Zeit leicht reinigen kann.

Die Verbindung zwischen Ober- und Unterwagen wird durch einen großdimensionierten Kugel-Drehkranz hergestellt.

Der Oberwagen wird gedreht durch ein Planetenschwenkgetriebe mit vorgeschaltetem Kolbenölmotor. Die Oberwagendrehzahl beträgt 8 U/min. Die hintere Ausladung bzw. der Schwenkradius ist 3250 mm.

Der Antrieb der Fahrwerksketten erfolgt im Einzelbetrieb über Planetenwinkelgetriebe mit Zweistellungsmotoren und angeflanschten Fahrbremsventilen.

Zwischen Planetenwinkelgetriebe und Zweistellungsmotor ist die hydraulisch gesteuerte Fahrwerkshaltebremse eingebaut. Es ist eine Lamellenbremse als

Federspeicherbremse arbeitend und vom Hydraulikdruck der Servosteuerung betätigt. Diese hält den Bagger, wenn die Fahrmotore nicht eingeschaltet sind.

Automatisch arbeitende Fahrbremsventile verhindern ein Übertouren der Zweistellungsmotore beim Bergabfahren und damit Kavitationsschäden derselben. Wie arbeitet nun ein solches Aggregat in der Praxis und was bedeutet das für den Fahrer.

Fährt z. B. der ATLAS AB 2202 D eine Steigung von 1:1,25 = 80% im 1. Geschwindigkeitsbereich bergauf, mit einer angenommenen Geschwindigkeit von ca. 1 km/h, ist das ein fast normaler Vorgang. Fährt aber der Bagger in dem gleichen Geschwindigkeitsbereich bergab, hat der Bagger das Bestreben, durch sein Dienstgewicht von ca. 36 t zunehmend schneller bergab zu fahren. Dabei gerät der Bagger aber außer Kontrolle des Fahrers und es treten Kavitationsschäden und Brüche an den Motoren auf. Das verhindern die automatisch arbeitenden, praktisch verschleißfreien Fahrbremsventile.

Der ATLAS-Bagger läuft bergab in der 1. Geschwindigkeitsstufe nur maximal 2,2 km/h.

Der AB 2202 D ist mit der ATLAS-Kabine 900 ausgerüstet. Die Heizung erfolgt über einen Wärmeaustauscher, der vom Motoröl beschickt wird. Mehrstufengeglase und Defrosterdüse sind vorhanden, ebenso wie Scheibenwischer

und Scheibenwaschanlage und Armaturen für die einfache Überwachung durch den Fahrer.

Der Einbau einer Klimaanlage ist möglich.

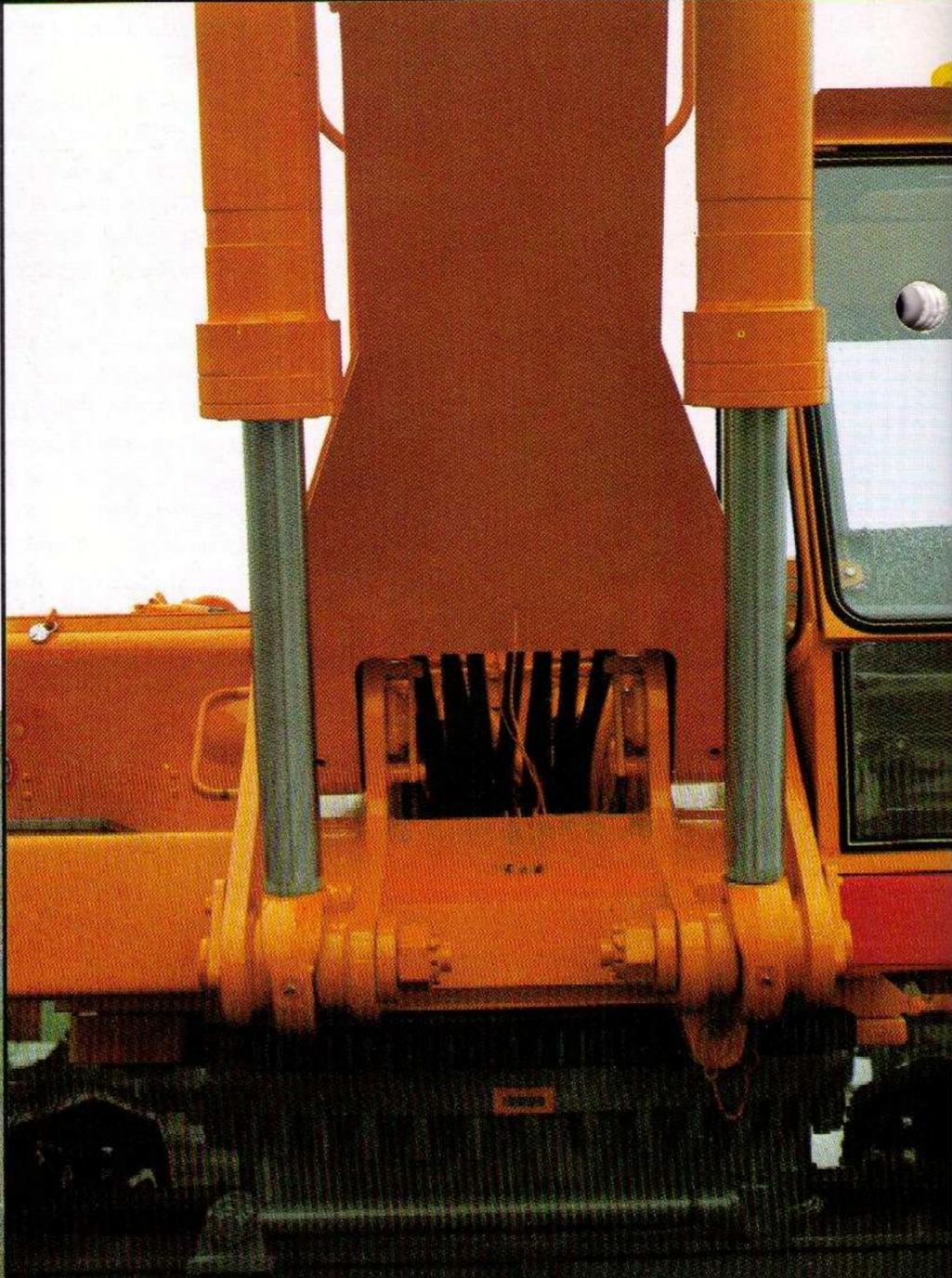
Die Geräuschmessung in der Kabine nach UVV Lärmverordnung mit dem Beurteilungspegel für eine 8-Stunden-Schicht liegt bei 79 dB (A).

Der AB 2202 D entspricht dem Emissionsschutzgesetz.

Für den Fahrer ist der AB 2202 D leicht zu warten. Die Betankung mit Dieseldieselkraftstoff erfolgt durch eine elektrische Pumpe. In Längsrichtung eingebaut sind Dieselmotor und Doppelpumpe und dadurch leicht erreichbar, um die notwendigen Wartungsarbeiten durchführen zu können. Die Motorhaube wird durch Gasdruckheber leichtgängig aufgestellt. Die wenigen Gelenke sind leicht abzusmieren.

Das ist in kurzer Darstellung der neue ATLAS-Hydraulik-Raupenbagger Typ AB 2202 D mit seiner modernen Technologie, in der unser Konzept für die Jahre nach 1980 bereits erkennbar wird.

Ein schwerer, leistungsstarker, robuster und in der Ausleger- und Werkzeugbewegung schneller Hydraulik-Raupenbagger, der tief herunterreicht, eine enorme Losbrech- und Reißkraft entwickelt, schnelle Arbeitsspiele schafft und damit eine hohe Leistung erbringt, schnell beim Verfahren ist und relativ wenig Kraftstoff verbraucht und damit seinen Preis wert ist.





# STUBBEN LADEN



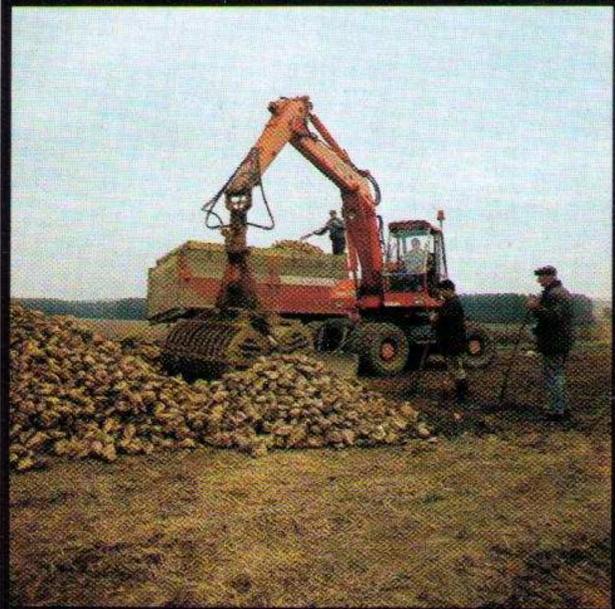
Alle Welt beklagt den Rohstoffmangel, obwohl einige Länder bis vor Jahren auf einigen Gebieten genügend Rohstoffe besaßen. So muß zum Beispiel Schweden jetzt wieder Holz einführen, obwohl jahrelang dieses Naturprodukt eines des wichtigsten Exportartikels Schwedens war.

Um die Quantität zu vermehren, nutzt man auch die Baumstubben. Beim Ausbrechen bzw. Ausheben werden ATLAS-Bagger mit Stubbenbrecher eingesetzt. Die Stubben werden in mindestens zwei Hälften geteilt und mit Lastkraftwagen – 4 m hoch und 120 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen – abtransportiert. Der Ladevorgang wird von einem ATLAS-Bagger AB 1602 D – in Schweden unter dem Namen ATILA – durchgeführt. Er nimmt die am Straßenrand aufgetürmten und zerkleinerten Stubben mittels eines Mehrschalengreifers auf und verteilt sie auf die Lastkraftwagen.

Für unwegsame und schwer befahrbare Geländeformen sowie bei weichem Untergrund wurde eine Kombination von einem Oberwagen ATLAS AB 1302 mit hochfahrbarer Kabine auf einem Blondin Chassis eingesetzt. Beide ATLAS-Geräte arbeiten zur Zeit im Norden von Schweden und beladen pro Tag 18 bis 20 Lastwagen, die dann 70 bis 150 km pro Weg – je nach Bestimmungsort – zurücklegen. Nach dem Laden gehen beide ATLAS-Bagger wieder ins Gelände, um die Baumstubben für den nächsten LKW auszubrechen und bereitzulegen.

Schweden sieht in der Nutzung von Stubben einen weiteren Weg, um den Rohstoff des Waldes optimal zu nutzen.

# RÜBENERNTE MIT **AB 1302 D**



Auch Nebel und Nieselregen vermochten nicht die Besucherzahl bei der internationalen Vorführung von Maschinen und Geräten für die Zuckerrüben-ernte in Seligenstadt – Landkreis Würzburg – zu beeinträchtigen. Etwa 30000 Zuckerrübenanbauer kamen nach Seligenstadt, um zu sehen, wie die deutsche, italienische und französische Landmaschinenindustrie bemüht ist, den Landwirten das beste Gerät von der

Aussaat bis zur Ernte anzubieten. Auf der 120 Hektar großen Rodefläche mit witterungsbedingten Anforderungen boten alle Fabrikate – auch ATLAS Weyhausen – eine glanzvolle Demonstration. Unser Haus war mit einem ATLAS-Bagger AB 1302 D und Rübengreifer vertreten. Die Vorführungen fanden bei den 30000 Besuchern aus dem In- und Ausland große Aufmerksamkeit.



# 750 JAHRE **GELDERN**



Die Stadt Geldern – hier ist auch das ATLAS-Verkaufsbüro Michels zu Hause – hatte Grund zum Feiern. Genau 750 Jahre ist es her, als Geldern die Übertragung der Stadtrechte erhalten hat. Im Jahre 978 wurde Geldern zum erstenmal erwähnt, 1094 eine Grafenschaft und erhielt 1229 die Stadtrechte. Viele Firmen, Institutionen, Vereine etc. beteiligten sich an den Feierlichkeiten. Unser ATLAS-Verkaufsbüro Michels unternahm eine Sternfahrt seiner Mitarbeiter nach Geldern, um dann nach dem Eintreffen aller Teilnehmer einen Ballonwettbewerb durchzuführen. Von den über 2000 Ballons mit Anhängerkarten kam ein Ballon bis nach Bozen/Italien.



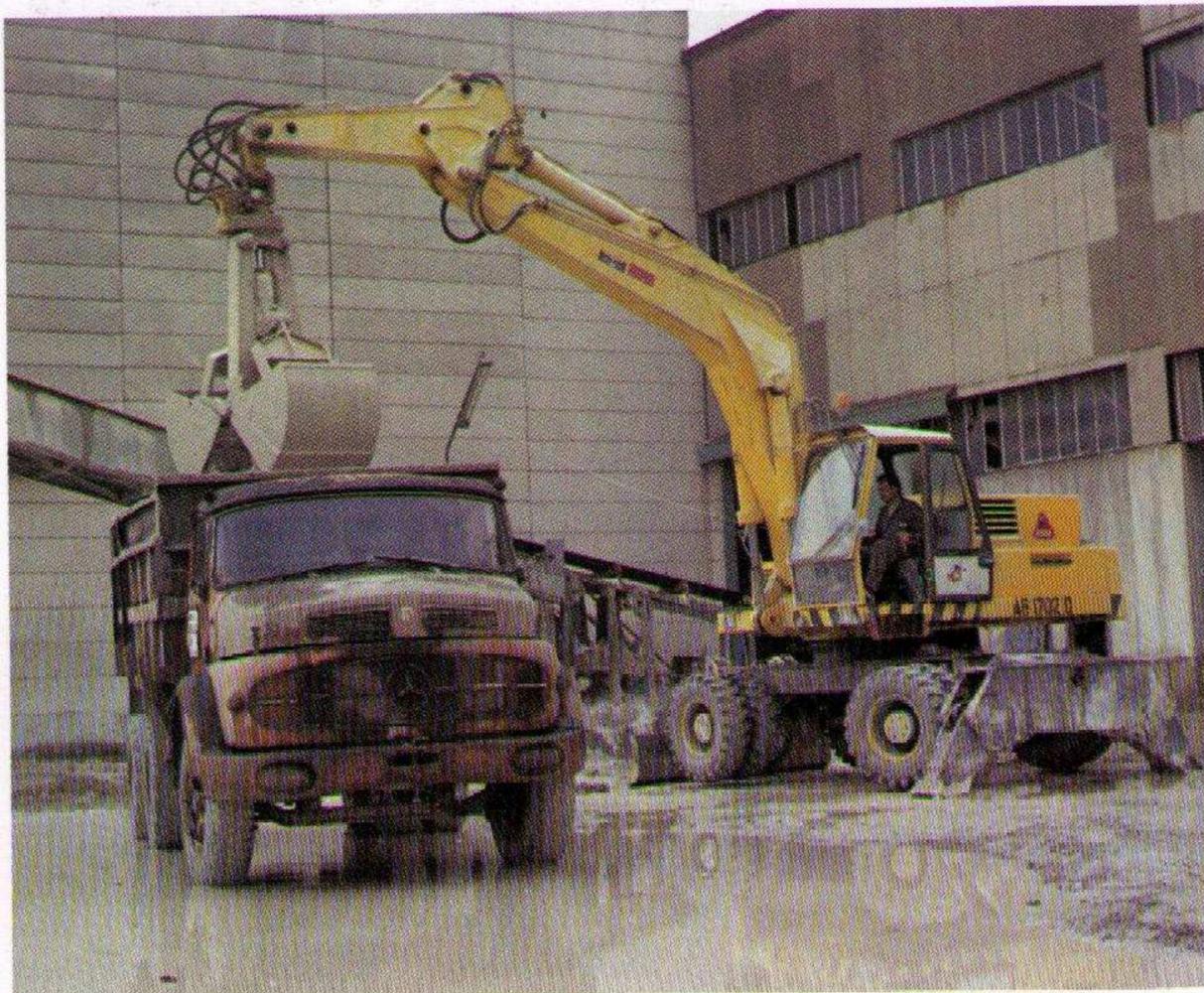
## im ATLAS-Trikot durch Süd-West

Nicht nur die Maschinen von ATLAS-Weyhausen werben für deutsche Produkte im Süden und Südwestafrika. Kürzlich weilte die Hockey-Mannschaft des Hockey-Clubs Jahn-München auf Einladung verschiedener Städte in Süd- bzw. Südwestafrika. Die Spieler absolvierten ihre Spiele im ATLAS-Dress. Diese Spiele waren nicht nur eine Bestätigung der Sportverbundenheit, sondern es wurden auch viele menschliche Kontakte geknüpft.

## auch hier hilft **ATLAS**

Eines der größten Zementwerke in Belgien ist die Firma CBR mit einem Marktanteil von 40% der Zementproduktion.

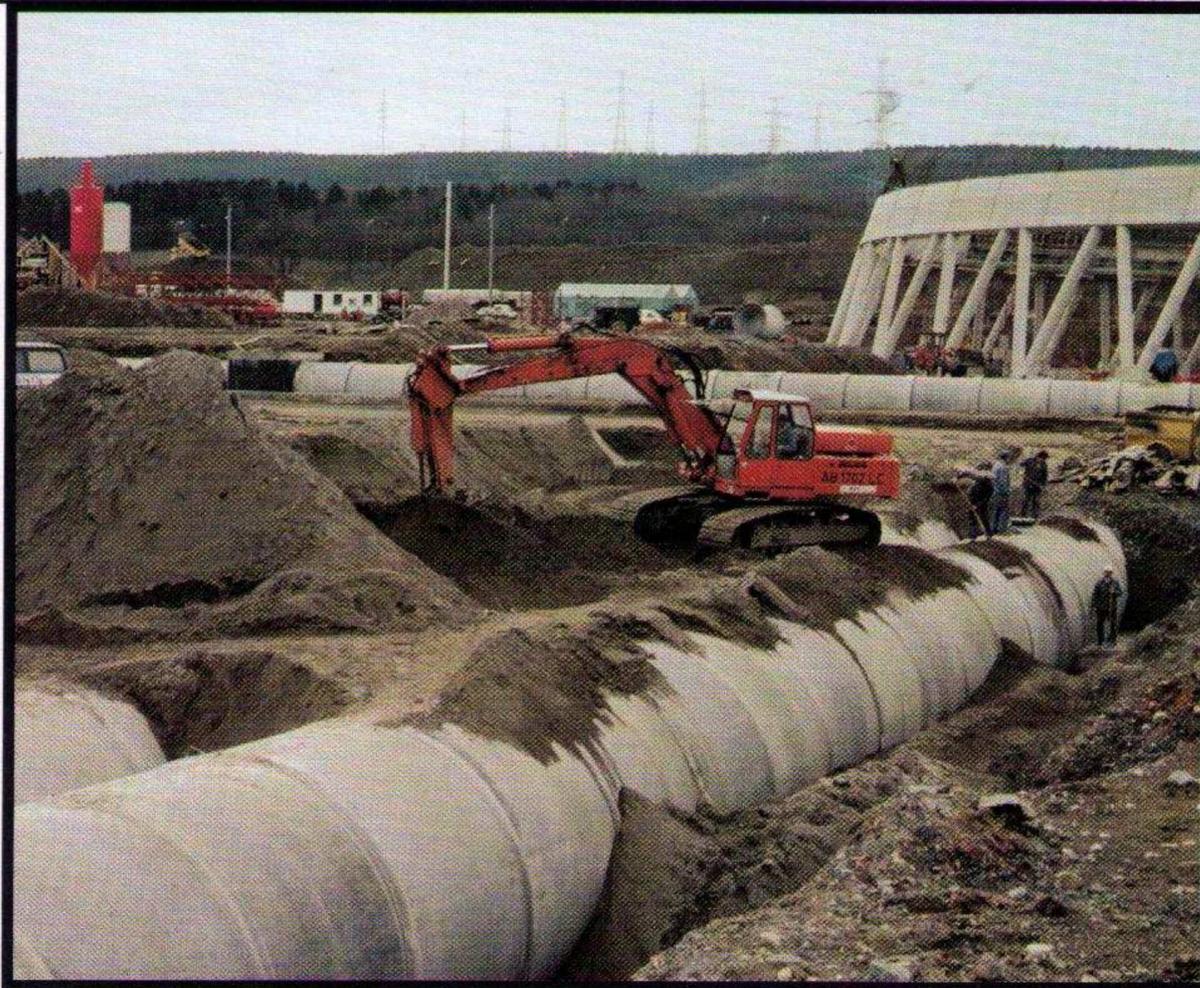
In einem der Werke ist ATLAS im Produktionsprozeß mit eingeschaltet. Im Werk Lixhe wird der Kalkstein durch Gurtförderer zur Aufbereitungsanlage transportiert, wo der Kalk zunächst als Waschprodukt gewonnen und vom Flint getrennt wird. Anschließend wird das Washwasser durch ein Absetzverfahren gereinigt. Die Rückstände aus dem Absetzbecken werden von einem ATLAS-Hydraulik-Bagger AB 1702 D entnommen und auf Lastkraftwagen verladen. Der ATLAS AB 1702 D ist mit Monoblock, 2-Pratzen-Abstützung und Planierschild ausgestattet. Durch seine schnelle Verfahrbarkeit, Mobilität und Kraft wird der ATLAS AB 1702 D auch für alle anderen Verladearbeiten mit Erfolg eingesetzt.



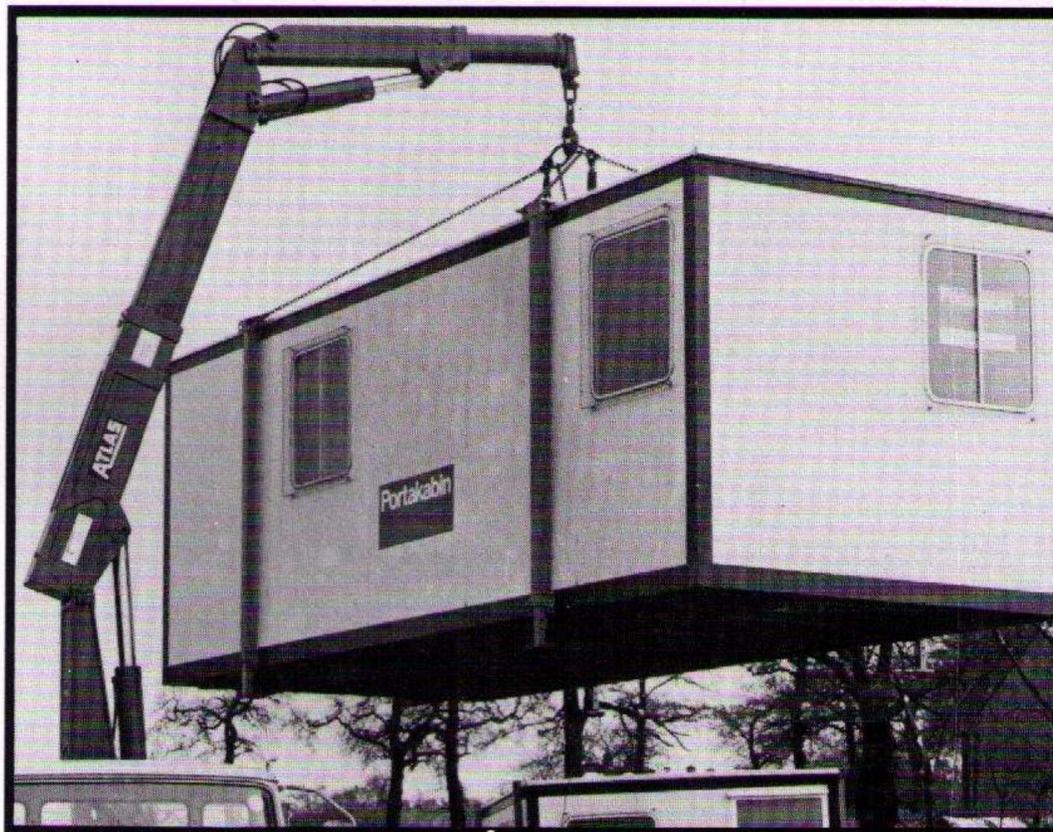
# 3200mm ROHRE

Hier sehen Sie eine Aufnahme von der Baustelle des neuen Kraftwerkes Tihange in Belgien. Auf dieser Baustelle sind unter anderem auch mehrere Arbeiterkolonnen von der Firma S. A. DENIJS beschäftigt.

Obwohl die zukünftige Entwicklung in der Bautätigkeit auf dem Sektor der Großbaustellen allgemein gedämpft betrachtet wird, schreitet die Firma S. A. DENIJS dennoch resolut vorwärts. Insgesamt 32 ATLAS-Bagger sind hier im Einsatz und nun hat die Firma ihre ATLAS-Bagger-Flotte um weitere verstärkt. Unter diesen Geräten haben mehrere schon lange die 10000ste Betriebsstunde hinter sich gebracht. Die gute Entwicklung der S. A. DENIJS ist wohl wesentlich darauf zurückzuführen, daß sich die Firma auf Spezial-Arbeiten spezialisiert hat, wie das Verlegen von Großsammelleitungen in Kernkraftwerken (mit einem Innendurchmesser bis 3,20 m) für die Kühlkreisläufe der Kernreaktoren, die Herstellung und das Verlegen von Rohrfernleitungen, das Eintreiben von Großrohrleitungen unter Straßen, Gleisanlagen und sogar Kanäle sowie das Verlegen von Wasserzuleitungen und Trinkwasserversorgungsleitungen.



## TRANSPORT-SERVICE



Es kommt nicht oft vor, daß sich ein Transportunternehmen rühmen kann, innerhalb eines Jahres seine Flotte verdreifacht zu haben. Das Unternehmen Samuel Walker (Transport-Service) aus Glasgow/Schottland kann dieses von sich behaupten.

Vor zwölf Monaten mit zwei Nutzfahrzeugen angefangen, sind heute sechs Fahrzeuge im Einsatz. Alle mit ATLAS-LKW-Ladekränen und Funk ausgerüstet.

Wie kam es zu dieser Expansion? John Hamilton, Geschäftsführer, gibt folgende Antwort. „Die Kombination aller Nutzfahrzeuge mit ATLAS-LKW-Ladekränen gibt uns vielseitige Einsatzmöglichkeiten und große Rentabilität. Außerdem stehen wir mit allen Fahrzeugen per Funk mit unserem Hause in ständiger Verbindung. Wenn die Fahrer ihren Auftrag ausgeführt haben, wird per Funk die nächste Einsatzanweisung erfragt. Das erspart uns Leerfahrten und

letztlich Geld. Außerdem ist der Funk in der Weite unseres Einsatzgebietes eine große Hilfe, da es hier wenige öffentliche Fernsprecher gibt. Die Flotte des SWTS (Samuel Walker Transport-Service) besteht aus Ford und Bedford mit einem ATLAS-Kran AK 4006 und fünf AK 3006. Die Haupteinsatzgebiete der Fahrzeuge sind die Transporte von Arbeitscontainern, Schüttern, Mischern, Walzen und Wiegebrücken.

# SCHROTT UMSCHLAG



Im kleinsten EG-Mitgliedstaat Luxemburg mit seinen rund 330 000 Einwohnern wird natürlich mit anderen Maßstäben gemessen als in den großen Nachbarländern und ein Schrottumschlagplatz mit einer Kapazität von 3000 Tonnen pro Monat, wie ihn das Unternehmen Liebaert auf Senningerberg in der Nähe der Hauptstadt Luxemburg darstellt, darf guten Gewissens als das größte Unternehmen seiner Art im Lande Luxemburg bezeichnet werden. Dabei handelt es sich um einen größeren Familienbetrieb, in dem außer Vater Liebaert sein 18-jähriger Sohn kräftig mit Hand anlegt, während Frau Liebaert die Buchführung macht.

Der Abnehmer ist – wie könnte es anders sein – die Stahlküche Luxemburgs, die weltbekannte Firma ARBED, die in ihren 5 Werken in Luxemburg immerhin noch der pro Kopf der Bevölkerung weltgrößte Stahlproduzent ist.

Die Zulieferanten von H. Liebaert sind die Schrotthändler, die im ganzen Land verteilt sind. Aber auch im nahen deutschen Grenzgebiet holt die Firma Liebaert bei Schrotthändlern und Autoverwertern täglich Rohmaterial ab. Für die Autoverschrottung hat H. Liebaert seine Becker Schrottpresse mit einer Tagesleistung von ca. 100 Tonnen bzw. rund 80 Autowracks. Wegen ständigem Mehranfall von Schwerschrott wurde

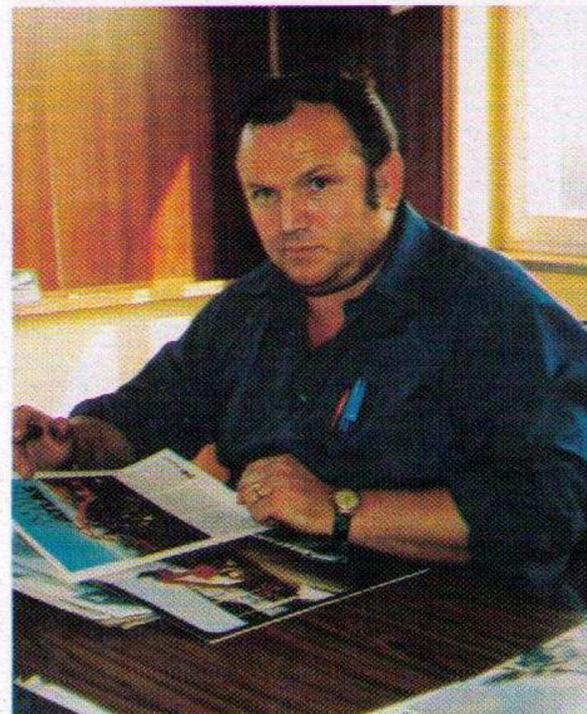
aber kürzlich wieder bei Becker eine 800-Tonnen-Schere in Auftrag gegeben.

Die Beschickung dieser Anlage, die z. Z. noch mit einem älteren Greiferbagger geschieht, wird demnächst durch einen ATLAS Hydraulik-Bagger mit erhöhter Fahrerkabine geschehen. Zum Schrott-abholen bei seinen Zulieferanten hat H. Liebaert acht LKW mit modernen ATLAS-Ladekränen ausgerüstet. Und bei den größeren Anfallstellen werden die ATLAS-Absetzkipper eingesetzt.

Man kann die Fa. Liebaert als einen modern eingerichteten Mittelbetrieb bezeichnen, der bei seinen Lieferanten und seinen Abnehmern ein ausgezeichnetes Image besitzt und immerhin 24 Personen beschäftigt. Einige Schwierigkeiten hat es vor Jahren gegeben, als der Betrieb vergrößert und modernisiert werden sollte, da ergaben sich Umweltprobleme, weil die Firma ihren Sitz nur 3 km Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt eingerichtet hatte.

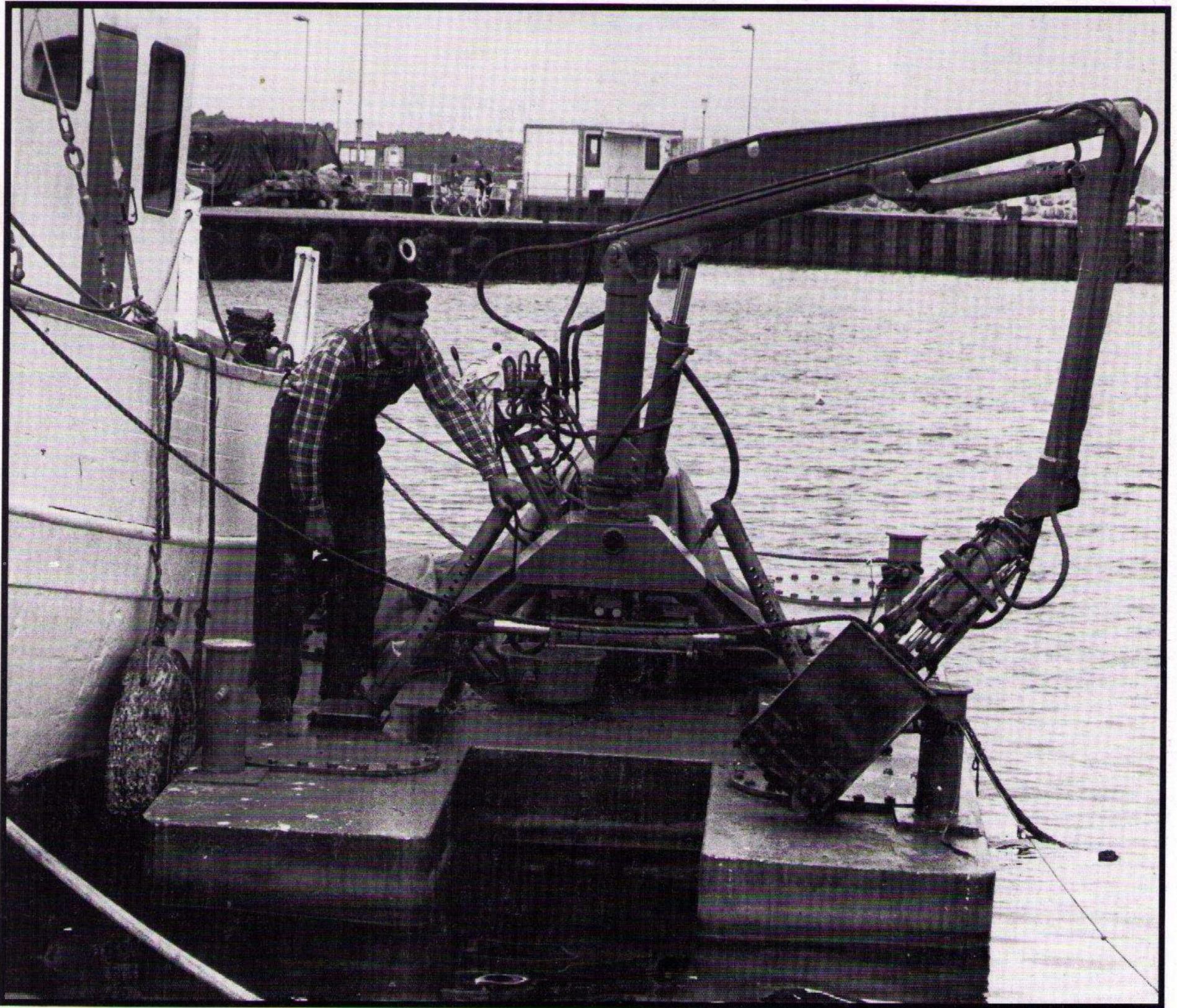
Die zwischendurch vorgenommene Modernisierung des Betriebes und seiner Ausstattung mit modernsten und umweltfreundlichen Maschinen und Geräten haben jedoch diese Schwierigkeiten beseitigt.

H. Liebaert ist überzeugt, daß die hervorragenden Eigenschaften seiner ATLAS-LKW-Ladekrane und Absetzkip-



per dazu beigetragen haben, seinen Betriebsablauf reibungslos zu gestalten und die entsprechende Rentabilität zu gewährleisten. Die vertrauensvolle und reibungslose Zusammenarbeit mit der örtlichen ATLAS-Vertretung der Firma Louis Frising aus Ettelbruck hat mit dazu beigetragen. Herr Liebaert betonte im Gespräch mit uns, daß die leistungsfähige ATLAS-Servicestation in nächster Nähe seines Betriebes ihn bewog, den ATLAS-Produkten sein Vertrauen zu schenken, – ein Vertrauen, das auch durch die Qualität der gelieferten Produkte nicht enttäuscht wurde.

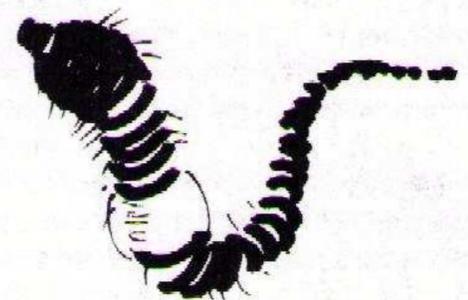
# «WURMFISCHER»

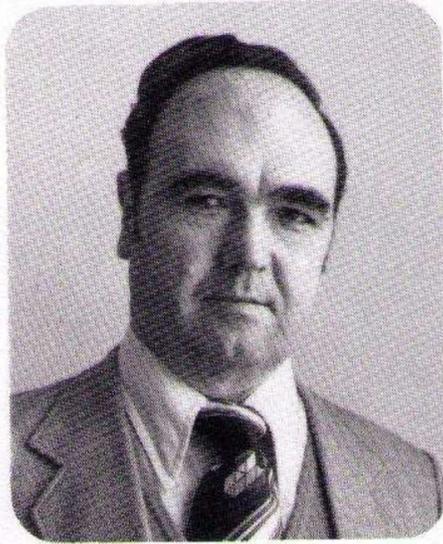


Der „Wurmkran“ ersetzt in Laboe an der Ostsee die althergebrachte Methode der Fischer mit Schaufel. Im Eigenbau baute sich ein Laboer diese wohl einmalige Kombination, die es erlaubte, auch

noch in 2 m Wassertiefe nach Würmern zu suchen.

Als Kran für dieses „hydraulische Netz“ wurde ein ATLAS-Lader AL 320 verwendet.





*Hermann Wessels*  
*feiert am 1. April 1980*  
*sein 40jähriges Dienstjubiläum*

Nach erfolgtem Abschluß seiner Lehrzeit erfolgte eine Unterbrechung durch die Einberufung zum Wehrdienst. Sofort nach Beendigung des Krieges war Hermann Wessels einer der ersten, die tatkräftig am Wiederaufbau des Unternehmens mitwirkten. Aufgrund seiner vielseitigen Kenntnisse war er in fast allen Bereichen des Betriebes und der Verwaltung tätig.

Nach Erfüllung des Aufgabengebietes bei der Einführung des Zeitlohnverfahrens übernahm Hermann Wessels die Leitung der Lohnbuchhaltung. Aufgrund seiner Zuverlässigkeit wurden ihm aber auch Spezialaufgaben übertragen, wie z. B. die Leitung einer zweiten Schicht, die in der Funktion des Stellvertreters des Betriebsleiters endete. Dann übernahm Hermann Wessels Aufgaben im Einkauf und im Rechnungswesen, und er zeichnet heute verantwortlich für die Endkalkulation fast aller Erzeugnisse der ATLAS-Weyhausen-Gruppe, die die Werke zum weltweiten Einsatz verlassen.

Hermann Wessels hat alle diese Aufgaben in den zurückliegenden 40 Jahren mit viel Geschick und Einsatz erfüllt und ist bei allen Mitarbeitern und Vorgesetzten gleichermaßen beliebt.



Eine ostfriesische Mutter schreibt an Ihren Sohn:

## Lieber Sohn!

Ich schreibe Dir ein paar Zeilen, damit Du weißt, daß ich noch lebe. Ich schreibe langsam, weil ich weiß, daß Du nicht so schnell lesen kannst. Wenn Du mal nach Hause kommst, wirst Du unsere Wohnung nicht wiedererkennen – wir sind nämlich umgezogen –!

Was Deinen Vater betrifft, der hat eine andere Arbeit, er hat jetzt 500 Mann unter sich, der mäht nämlich das Gras auf dem Friedhof. Als wir in die neue Wohnung umgezogen sind, war schon eine Waschmaschine drin. Aber die taugt nichts. Letzte Woche tat ich 14 Hemden hinein und zog an der Kette. Bis heute habe ich die Hemden nicht wiedergesehen.

Deine Schwester hat ein Baby bekommen, ich weiß aber nicht was es ist, ob Junge oder Mädchen. Also weiß ich auch nicht, ob Du nun Onkel oder Tante bist.

Dein Onkel Otto ist die letzte Woche in einem Whiskyfaß ertrunken. Ein paar Kollegen wollten ihn retten, aber er leistete heftigen Widerstand. Wir haben ihn verbrennen lassen; es hat 3 Tage gedauert, bis sie ihn löschen konnten.

Es hat letzte Woche nur 7mal geregnet. Erst 3 Tage, dann 4 Tage. Montag stürmte es so fest, daß unser Huhn 4mal dasselbe Ei gelegt hat.

Gestern sind wir alle gegen Erdbeben geimpft worden.

Deine liebe Mutter.

P. S. Ich hatte vor, Dir noch etwas Geld zu schicken, aber den Brief hatte ich schon zugeklebt.

## Eile mit Weile

Zwei ostfriesische Entenjäger gehen auf die Jagd. Als der eine Schütze einen Treffer gelandet hat, macht er sich auf die Suche nach seiner Beute. Dabei gerät er in sumpfiges Gelände, rutscht aus und stürzt. Sein Begleiter rennt ins nächste Dorf, um Hilfe zu holen.

„Rasch!“ fleht er.

„Nun mal mit der Ruhe“, beschwichtigt man ihn, „so eilig wird es wohl nicht sein. Wie tief ist Ihr Freund denn eingesunken?“

„Bis zu den Knien . . .“

„Na also, dann hat es wirklich keine Eile.“

„ . . . aber mit dem Kopf nach unten.“

## Der Sonntagsjäger

Der ostfriesische Sonntagsjäger hat einen Treiber angeschossen. „Wie konnten Sie nur auf den Mann schießen, wo er Ihnen doch zugerufen hat, daß er kein Wildschwein sei!“ schimpft der Förster aufgebracht. „Ich dachte nur, das Biest blufft!“ brummt der Wildschütz.

## Der Regenmacher

Seit vier Wochen hat es nicht mehr geregnet! Kein Wunder, daß der ostfriesische Bauer Tim Ochsendrescher miesgelaunt ist. Doch da kommt ihm plötzlich ein Einfall: Er rennt in die Scheune und sägt sich ins Bein. Kurze Zeit später regnet es tatsächlich. Da strahlt der Bauer und ruft beglückt:

„Es stimmt also doch: Sich sägen bringt Regen!“

## Praktisch denken

In Ostfriesland werden neue Telefonleitungen errichtet. Ein Ostfrieser schaut den Arbeitern zu, wie sie den Mast auf und abklettern. Er ruft:

„Ihr Moosköpfe! Wenn ihr schon die Weiden einzäunt, dann wenigstens so, daß die Kühe nicht unter den Zäunen durchlaufen können.“

## Wo nichts ist . . .

Warum kann ein Ostfrieser nie eine Gehirnerschütterung kriegen?

Wo nichts ist, kann nichts erschüttert werden.

## Im Kino

Ein alter Ostfriesenopa geht zum fünfzigsten Hochzeitstag mit seiner Frau zum ersten Mal in seinem Leben in ein Kino. Da die beiden sich verspätet haben, kommt ihnen im verdunkelten Saal die Platzanweiserin mit einer Taschenlampe entgegen.

Erschreckt nimmt der Großvater seine Frau zur Seite und sagt:

„Paß auf, Emma, da kommt ein Fahrrad!“

## Schwieriger Fall

„Na, Jan, hast du eine Arbeit beim Arbeitsamt bekommen?“ fragt der eine Ostfrieser einen anderen.

„Nein, leider nicht. Die suchen Arbeitskräfte beiderlei Geschlechts. Wer hat das schon!“

## Tödlicher Sonntag

Warum sterben die meisten Ostfriesen sonntags?

Weil sie die Krawatte zu fest binden.

## Ostfriesischer Verbesserungsvorschlag

Bei der ostfriesischen Bundesbahndirektion trifft ein Verbesserungsvorschlag ein:

„Da bei den meisten Zügen die ersten Wagen immer überfüllt und die letzten Wagen immer leer sind, empfehle ich, künftig die ersten Wagen hinten und die letzten vorne anzuhängen.“

## Zum Zähneausbeißen

Ein Ostfrieser liegt bäuchlings auf den Zugschienen und beißt in den harten Stahl. Ein anderer Ostfrieser spaziert vorbei und betrachtet interessiert das Bemühen. Er tritt näher, tippt dem anderen auf die Schulter und schlägt ihm vor:

„Geh doch hundert Meter weiter, da ist eine Weiche.“



H. WEYHAUSEN KG · MASCHINENFABRIK  
STEDINGER STR. 324 · POSTFACH 207 · D-2870 DELMENHORST · TELEFON (04221) 49 11 · TELEX 249238 A WEYD D