

## Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

### Article — Digitized Version

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Narvik - die größte Erzverladeanlage der Welt - Ein neues Mercedes-Benz Coupé auf dem Pariser Salon - Zusammenschluß LANZ - John Deere - Gußkerntrocknung mit Hochfrequenz - England baut BMW-Isetta

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Narvik - die größte Erzverladeanlage der Welt - Ein neues Mercedes-Benz Coupé auf dem Pariser Salon - Zusammenschluß LANZ - John Deere - Gußkerntrocknung mit Hochfrequenz - England baut BMW-Isetta, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 10, pp. 593-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132370>

#### Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

#### Terms of use:

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft

Narvik —

**die größte Erzverladeanlage der Welt**  
Am 30. 8. 1956 wurde die Erzverladeanlage Narvik durch den Präsidenten des Vorstandes der Luossavaara Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) ihrer Bestimmung übergeben.

Die Fundamentierungs- und Betonarbeiten führte die norwegische Firma A. S. Hoeyer-Ellefsen, Oslo, aus. Die Brecheranlage wurde von den Esch-Werken K. G., Duisburg geliefert, die elektrischen Antriebe von den Siemens-Schuckert-Werken und der AEG.

In ihrer Gesamtkonstruktion stellt die von der DEMAG gebaute Erzverladeanlage Narvik eine hervorragende technische Lösung dar, die es ermöglicht, die Kapazität zu steigern, bis zu 15 Sorten Erz umzuschlagen und durch rationalen Betrieb die Liegezeit der Schiffe abzukürzen.

Der Lagerplatz hat eine Länge von 900 m. Seine Kapazität beträgt 2,4 Mill. t Erz, in der Endausbaustufe 3,5 Mill. t. Die 800 m lange Hochbahn ruht auf 23 Betonpfeilern. Mit dieser Anlage können stündlich 8 000 t Erz bewegt werden. Die Greiferbrücken haben eine Spannweite von 51 m, eine lichte Höhe von 29 m und eine Hubhöhe von 32,5 m. Die Greifer haben eine Tragkraft von 35 t. Die Gesamtlänge des Förderweges auf Bandstraßen beträgt 3,25 km, die gestreckte Länge aller Gummi-Transportbänder etwa 6,8 km.

In der Architektur der Anlage vereint sich technische Zweckmäßigkeit mit Ästhetik der Formgebung. Die moderne Linie der geschweißten Bauweise mit Kastenträger- und Vollwandkonstruktion fügt sich harmonisch der Landschaft Narviks ein. (DEMAG, Duisburg)

## Ein neues Mercedes-Benz Coupé auf dem Pariser Salon

Die Daimler-Benz AG. ist auf dem Pariser Autosalon mit vier Personentypen vertreten. Neben dem bekannten Tourensportwagen 190 SL werden die Typen 190 und 220 S in neuen Lackierungen gezeigt. Besonderes Interesse erwartet man für den seit Mai d. Js. in Fertigung befindlichen Mercedes-Benz 220 S mit seinem rassigen 100 PS-6-Zylindermotor, der erstmalig auch als Coupé gezeigt wird. Diese Neuschöpfung entspricht in der Formgestaltung dem eleganten 220 AC-Cabriolet. Das Coupé wird wie das Cabriolet als 2-Sitzer mit 2 Behelfssitzen oder als 4—5 Sitzer gebaut. Wird der Wagen als Zweisitzer benützt, erhält man durch Umklappen der Hintersitze und der Lehne neben dem Kofferraum noch einen zusätzlichen erheblichen Gepäckraum. Die luxuriöse Innenausstattung aus echtem Leder entspricht derjenigen des Cabriolets.

Fahrgestell und Motor sind von dem bewährten „220 S“-Innenlenker übernommen. Die steife Rahmen-Boden-Anlage verbürgt mit der aus den Renn Erfahrungen abgeleiteten Eingelenk-

Pendelachse und den mit Servo-Verstärkung ausgerüsteten Turbo-Bremsen größte Sicherheit, während der im Fahr-schemel gelagerte 6-Zylinder-Motor mit zwei Register-Vergasern durch seine große Kraftreserve und temperam-entvolle Beschleunigung auch schwierigste Situationen zu meistern erlaubt. Selbstverständlich besitzt auch dieser Wagen die leichtgängige Daimler-Benz Kugel-Umlaufenklung und ein in allen Gän-gen zwangssynchronisiertes Viergang-getriebe.

(Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim)

## Zusammenschluß LANZ — John Deere

Mit der Übernahme der Aktienmehrheit der Heinrich LANZ A. G. Mannheim durch die Firma John Deere haben sich zwei in ihrer ganzen Entwicklung und im Bauprogramm sehr ähnliche Firmen zusammengeschlossen.

Das Bauprogramm der 1837 gegründeten John-Deere-Werke umfaßt die Herstellung von Schleppern, darunter auch Diesel-Schleppern, von Mähreschern, Pick-up - Pressen, Stallmiststreuern, Ackerwagen und Kleingeräten bis herunter zum Pflug. Eine Spezialität für den amerikanischen Markt sind Baumwollpflück- und Mäiserntemaschinen. Der Umsatz hat sich von 100 Mill. \$ im Jahre 1947 auf 340 Mill. \$ im vergangenen Jahr erhöht.

Das LANZ-Bauprogramm bleibt in seiner traditionell entwickelten Form unverändert.

(Heinrich LANZ A. G., Mannheim)

## Gußkerntrocknung mit Hochfrequenz

Auf der Gießerei-Fachmesse in Düsseldorf zeigten die Siemens-Schuckertwerke eine 5-kW-Hochfrequenz-Gußkerntrocknungsanlage mit einer maximalen Durchsatzmenge von 110 kg/h. Sie besteht, wie alle Siemens-HF-Trockner, aus einem Durchlaufofen und einem angeflanschten Hochfrequenz-Generator. In dem Ofen ist neben der Auflage und Abnahme sowie dem Elektroden-System ein Fließband untergebracht, dessen Geschwindigkeit stufenlos einstellbar ist. Es transportiert die Kerne durch das abstandsveränderliche Elektrodenfeld, in dem die Kerne getrocknet werden. Der Generator, der die zum Speisen der Elektroden nötige HF-Leistung erzeugt und dessen Größe sich nach dem Durchsatz des Ofens richtet, ist besonders im Hinblick auf einfache Wartung und hohe Betriebssicherheit konstruiert. Die Anlage, deren Raumbedarf im Vergleich zu Kammeröfen gering ist, kann infolge ihrer kontinuierlichen Arbeitsweise beim Trocknen in den Arbeitsgang einer Fließfertigung eingesetzt werden.

Siemens-HF-Trockner sind 30 Sekunden nach dem Einschalten betriebsbereit, weitgehend automatisiert und daher leicht zu bedienen. Ihr Stromverbrauch richtet sich nach der Beschickungsmenge, bleibt daher bei Leerlauf sehr gering. Der thermische Wirkungsgrad ist hoch, weil nur die Kerne, nicht aber die Ofen-

wände usw. aufgeheizt werden. Zum Trocknen von 1000 kg Kernen werden dem Netz etwa 80 kWh entnommen. Die Trocknungskosten liegen im allgemeinen niedriger als bei koksbeheizten Kammeröfen, die Trocknungszeiten je nach Kerngröße zwischen 30 Sekunden und einigen Minuten gegenüber Stunden bei den bisherigen Trocknungsverfahren.

Die Grünstandfestigkeit der Mischungen läßt sich den verschiedensten Anforderungen gut anpassen. Stifte, Kernnägel, Kerneisen und Armierungen werden in vielen Fällen, wo sie bisher erforderlich waren, überflüssig. Dadurch können Kerne jeder Trocken- und Grünstandfestigkeit hergestellt werden. Die Gasdurchlässigkeit ist infolge des geringen Bindemittelanteiles sehr gut. Da die Bindemittel selbst wenig Gas erzeugen, ist die Gasentwicklung viel geringer als z. B. bei Olkernen. Aus diesem Grunde können feinere Sande (0,1 bis 0,3 mm KG) verwendet werden, wodurch sich glattere Oberflächen bei den Gußstücken ergeben. Es ist fast ausgeschlossen, die Kerne zu übertrocknen oder gar zu verbrennen. Die Zerfallseigenschaften können durch entsprechende Wahl des Bindemittels schon bei der Mischung in weiten Grenzen gewährt werden. Die Kerne zerfallen sehr leicht. Eine Warmrißbildung kann durch Verwenden von Kunstharzkernen vollkommen vermieden werden. Die Mischungen lassen sich in extremen Fällen so einrichten, daß auch sehr massive Kerne bei dünnen Gußwandstärken wie loser Sand zerfallen. Beim Ausstoßen werden gegenüber Olkernen bis zu 90 % an Arbeit gespart. Außerdem ist es möglich, den Kernsand wieder zu verwenden.

(Siemens-Schuckert AG, Berlin-Erlangen)

## England baut BMW-Isetta

Am 30. August 1956 wurde zwischen den Bayerischen Motorenwerken AG. und einer englischen Firma ein Vorvertrag über die Lizenz der BMW Isetta zum Bau in England abgeschlossen. Die englische Firma wird auch einen Teil des Commonwealth beliefern. Der endgültige Vertrag kann erst abgeschlossen werden, wenn nach den geltenden englischen Bestimmungen die Bank von England ihre Zustimmung erteilt hat. Weiterhin hat die BMW die Zulieferung von Isetta-Teilen nach Spanien aufgenommen, wo eine direkte Lizenz mit der Firma Iso besteht, jedoch bezieht die spanische Lizenznehmerin wesentliche Teile der Isetta direkt in München.

Die im Juli dieses Jahres im Inland zugelassenen BMW Isetta haben eine Stückzahl von rund 2 300 erreicht. Die amtlichen Zulassungen von Januar bis Juli dieses Jahres betragen insgesamt 17 319.

Bezüglich der Aufnahme des Flugtriebwerkbaues steht BMW vor dem Abschluß der betreffenden Lieferaufträge. (Bayerische Motoren Werke AG, München)