

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

Article — Digitized Version

Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Neuer Lokomotiv-Auftrag für Henschel - Inbetriebnahme eines neuen Tanklagers - Opel Kapitän mit vollsynchronisiertem Getriebe - Größte Lichtbogenofen-Anlage Europas - Aufwärtsentwicklung bei BMW - Europäisches UNIVAC - Rechenzentrum im Batelle-Institut eröffnet

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1956) : Mitteilungen aus Industrie und Wirtschaft: Neuer Lokomotiv-Auftrag für Henschel - Inbetriebnahme eines neuen Tanklagers - Opel Kapitän mit vollsynchronisiertem Getriebe - Größte Lichtbogenofen-Anlage Europas - Aufwärtsentwicklung bei BMW - Europäisches UNIVAC - Rechenzentrum im Batelle-Institut eröffnet, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 11, pp. 653-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132386>

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

Neuer Lokomotiv-Auftrag für Henschel

Die Südafrikanische Eisenbahn hat der Firma Henschel einen weiteren Auftrag auf die Lieferung von 30 schweren 3teiligen Henschel-Beyer-Garratt-Gelenklokomotiven erteilt. Bereits 1954 lieferte Henschel nach neuen Entwürfen 50 Stück dieser Art Gelenklokomotiven. Ihre technische und betriebswirtschaftliche Bewährung im Einsatz hat die Bahnverwaltung nunmehr veranlaßt, 30 weitere Stück zu bestellen. Diese Lokomotiven mit ihrer hohen Zugkraft bei niedrigen Achsdrücken sowie ihrer hervorragenden Kurvenläufigkeit versehen den Dienst auf den gebirgigen und stark kurvenreichen Strecken im südafrikanischen Eisenbahnnetz. Diese Kurvenradien spielen eine besonders wichtige Rolle, da in der Union die „Kapspur“ von 3 Fuß 6 schmäler als die der europäischen Bahnen ist. Die 3teilige Gelenklokomotive hat einen Vorder- und einen hinteren Tender mit je einem kompletten Triebwerk. Der Lokomotivkessel mit dem Führerhaus liegt auf Gelenk-Drehzapfen zwischen den Trieb-Tendern. Das Dienstgewicht dieser schweren Gelenklokomotive beträgt 190 t bei nur 1067 mm Kapspur.

(Henschel & Sohn GmbH, Kassel)

Inbetriebnahme eines neuen Tanklagers

Im Zuge der Realisierung ihres Tanklager-Bauprogramms 1956 nahm die Deutsche Shell Aktiengesellschaft am 14. September als dritten Neubau dieses Jahres das Tanklager Freiburg i. Br. in Betrieb. Im Mai bzw. Juni waren bereits das Tanklager Koblenz und das Großtanklager Würzburg ihrer Bestimmung übergeben worden.

Die Gesamt-Tankkapazität der drei 1956 erstellten Lager beträgt zur Zeit 11,55 Millionen Liter. Sie wird aber schon im nächsten Jahr auf insgesamt 44,55 Millionen Liter erweitert werden.

(Deutsche Shell AG, Hamburg)

Opel Kapitän

mit vollsynchronisiertem Getriebe

Beim Erscheinen der 1957er Modelle des Rüsselsheimer Werkes — Mitte August — war für manchen Kraftfahrer überraschend, daß die Neuerungen ausschließlich die Olympia-Typen betrafen. Dem Fachmann war klar, daß die Angleichung der Olympia-Linie 1957 an den Stil des gegenwärtigen Kapitän automatisch eine Formveränderung des großen Rüsselsheimer Personenwagentyps ausschloß, zumal das im Vorjahre herausgekommene Modell einhellig als wohl gelungen bezeichnet und vom Publikum auch so empfunden wurde.

Dennoch hat der Kapitän Verbesserungen erfahren, die hauptsächlich in der ab jetzt gelieferten Ausführung mit vollsynchronisiertem Getriebe bestehen. Nunmehr ist also auch beim Kapitän

der kleine Gang synchronisiert, eine Tatsache, die vielen Kraftfahrern nicht sonderlich auffällt, weil infolge des leistungsfähigen Kurzhub-Motors der erste Gang nur zum Anfahren gebraucht wird. Jedenfalls entfällt jetzt auch beim Kapitän beim Zurückschalten vom zweiten auf den ersten Gang die Notwendigkeit zu dem von manchen doch nicht ganz so beherrschten Doppelkuppeln und Zwischengasgeben.

(Adam Opel AG, Rüsselsheim)

Größte Lichtbogenofen-Anlage Europas

Die von der DEMAG geplante und gebaute größte Lichtbogenofen-Anlage Europas ist jetzt im Hüttenwerk Rheinhäusen in Betrieb genommen worden und hat Chargen von ca. 130 t einwandfrei bewältigt. Der Bau dieses Lichtbogenofens basiert auf modernsten Erfahrungen, die von der DEMAG bei der Ausführung zahlreicher Projekte dieser Art in den letzten Jahren gewonnen wurden.

Der Energiebedarf der Ofenanlage kann bis 40 000 kVA gesteigert werden und entspricht damit dem Verbrauch einer mittleren deutschen Stadt. Etwa 400 bis 410 kWh werden zum Verflüssigen von 1000 kg Stahlschrott benötigt. Der Leistungsfaktor der Anlage liegt bei 0,84. Sie wird von der 25 000 Voltseite des RWE direkt gespeist. Mehr als 40 t können stündlich verflüssigt werden. Mit der Erstellung dieses Lichtbogenofens ist der Beweis erbracht worden, daß auch derartig große Anlagen wirtschaftlich mit elektrischer Beheizung ausgerüstet werden können. Die DEMAG-Elektrometallurgie G. m. b. H. erhielt aus dem In- und Ausland weitere Aufträge auf Großraum-Lichtbogenofen-Anlagen.

(DEMAG, Duisburg)

Aufwärtsentwicklung bei BMW

Anläßlich seines Besuches in Hamburg gab das Vorstandsmitglied der Bayerischen Motoren-Werke AG, Hanns Grewenig, vor Pressevertretern einen Überblick über die Entwicklung bei BMW.

Wie kaum ein zweites Unternehmen der Automobilindustrie wurden die BMW durch Demontagen und die Zonenteilung Deutschlands betroffen. Der Wiederaufbau wurde, da Mittel zur Selbstfinanzierung nicht im erforderlichen Maße zur Verfügung standen, stark behindert. Für die in den letzten Jahren erforderlichen Investitionen zur Modernisierung standen nur mittelfristige Kredite zur Verfügung. So erklärt sich auch, daß man das Produktionsprogramm, das bisher nur Motorräder umfaßte, nicht auch auf die Kraftwagenproduktion erweiterte.

Als besonderer Erfolg erwies sich die Lizenzherstellung der „Isetta“, die nicht als Kleinautomobil, sondern als eine

Art Seitenwagenmotorrad zu bezeichnen ist, da sie nicht mit einem Differential ausgerüstet ist. Von Produktionsbeginn im Mai 1955 bis Ende des Jahres betrug die Produktion 11 000 Stück, während für 1956 mit einer Fertigstellung von ca. 32 000 Fahrzeugen dieses Typs gerechnet wird. Die Produktion von Motorrädern stellte sich im vergangenen Jahr auf 30 000 Stück. Etwa 15 % der Gesamtproduktion werden exportiert. Größter Exportkunde für Motorräder ist die Schweiz mit einem Anteil von 10 % bei einer Belieferung von insgesamt 94 Ländern der Welt. Die „Isetta“ wird hauptsächlich nach Österreich, Schweden und der Schweiz exportiert.

Seit 1 1/2 Jahren werden die Flugzeugmotorenwerke Allach, von denen die Hälfte der Anlagen an die MAN verkauft wurde, wieder betrieben, und zwar befaßt man sich mit der Herstellung eines Kolbenmotors für Übungsflugzeuge; ein Flugzeugbau ist vorläufig nicht wieder beabsichtigt.

(Bayerische Motoren Werke AG, München)

Europäisches UNIVAC - Rechenzentrum im Batelle-Institut eröffnet

Am 19. Oktober 1956 fand im Auditorium des Batelle-Institutes in Frankfurt/Main die Eröffnung des Remington Rand Rechenzentrums UNIVAC-Europa statt. UNIVAC ist eine Abkürzung von Universal Automatic Computer.

Ein Lochkarten-Magnetbandumwandler überträgt die Informationen von 14 400 Lochkarten in einer Stunde auf Magnetband. Die zweite Gruppe besteht aus einem Schnellspeicher und dem eigentlichen Rechenwerk, das mit einem Steuer- und Überwachungspult verbunden ist. Dieses Operationszentrum ist das Herz der Anlage, das mit 10 Magnetbandlese- und -schreibgeräten gekoppelt ist. Je Minute bewältigt die Anlage rund 120 000 Additionen. Die Ausgabegeräte umfassen u. a. einen UNIVAC-Schnelldrucker, der in der Sekunde 10 Zeilen mit je 130 Zeichen druckt.

Um diese Anlage in Betrieb zu halten, ist eine Mannschaft von 31 Personen bei einer 8-Stunden-Schicht erforderlich. Eine solche Mannschaft besteht aus 3 Organisationsfachleuten, 10 Programmierern (5 Wartungsingenieuren, 5 Personen zur eigentlichen Bedienung der Anlage), 3 Stenotypistinnen für das Beschreiben der Magnetbänder sowie 5 Bürokräften. Falls jedoch ein Auftraggeber das Material bereits vorbereitet hat, ermäßigt sich diese Zahl auf 23.

Die Vertragsforschung, die sich seit der Einrichtung des Batelle-Instituts in Deutschland schnell entwickelt hat, erfährt durch das Rechenzentrum eine beachtliche Erweiterung.

(Batelle-Institut e. V., Frankfurt/M.)