

Die Königs-Klasse der Krane

Wahre Schwergewichte tummeln sich in der Königs-Klasse der Krane. Wer aber lupenreines Heavy Lifting meint, spricht im allgemeinen von 1000 Tonnen und mehr. Nur wenige Vermieter auf der Welt haben einen solchen Riesen in ihrem Fuhrpark. Kran & Bühne hat sich in der Königs-Klasse umgeschaut.

Auf den fünf Kontinenten tummeln sich einige Riesen-Krane: Mobilkrane auf Rädern, auf Raupenfahrgestell verfahrbar, fest auf einem Ring montierte oder auf einem Schiff installiert. Nur wenige Hersteller spielen in dieser Klasse noch mit – bekannte Namen, wie Manitowoc, Lieb-



Der LR 11200 ist Liebherr's größter Raupenkran mit 1200 Tonnen Hubkraft.

650 Tonnen Tragkraft. Beide haben für sich neue Märkte erschlossen, liegen allerdings nicht in der absoluten Heavy-Lift-Zone. Krupp- oder Gottwaldkrane arbeiten auch heute noch, obwohl sie zum Teil bereits vor 20

Jahren ihren ersten Hub bewältigten – gute Qualität kennt kein Alter oder: That's made in Germany. Ein Gottwald 850/1100 ist zur Zeit bei Schmidbauer aktiv. Der 1100-Tonner kommt nach wie vor europaweit – nach dem Motto: Vom Nordkap bis zum Mittelmeer ist für uns nur Nahverkehr – zum Einsatz, auch wenn hierfür zwischen 15 und 25 Tieflader quer durch Europa ziehen. Auch Baldwins und Mammoet setzen die Technik von Gottwald noch ein. So steht ein 1000-Tonner von Krupp sowohl bei Mammoet im Fuhrpark als auch bei Sindorf, wo er derzeit zum Kauf angeboten wird.



Dieser Krupp K 10001, Baujahr 1971, mit 1000 Tonnen Hubkraft und 93 Meter Hauptausleger steht zur Zeit bei Sindorf in Holland zum Verkauf an.

herr, Demag, Mammoet oder nur Insidern bekannte, wie Lampson, Deep South Crane & Rigging oder fast in Vergessenheit geratene, wie Gottwald oder Krupp.

Dabei stellt die Variante auf Rädern die Kleinsten der Großen dar. Beispielsweise Liebherr mit dem 800-Tonner LTM 1800 und seiner größeren Variante, die dank besserer Abspannung 1000 Tonnen erreicht oder Demag mit dem AC 650 und

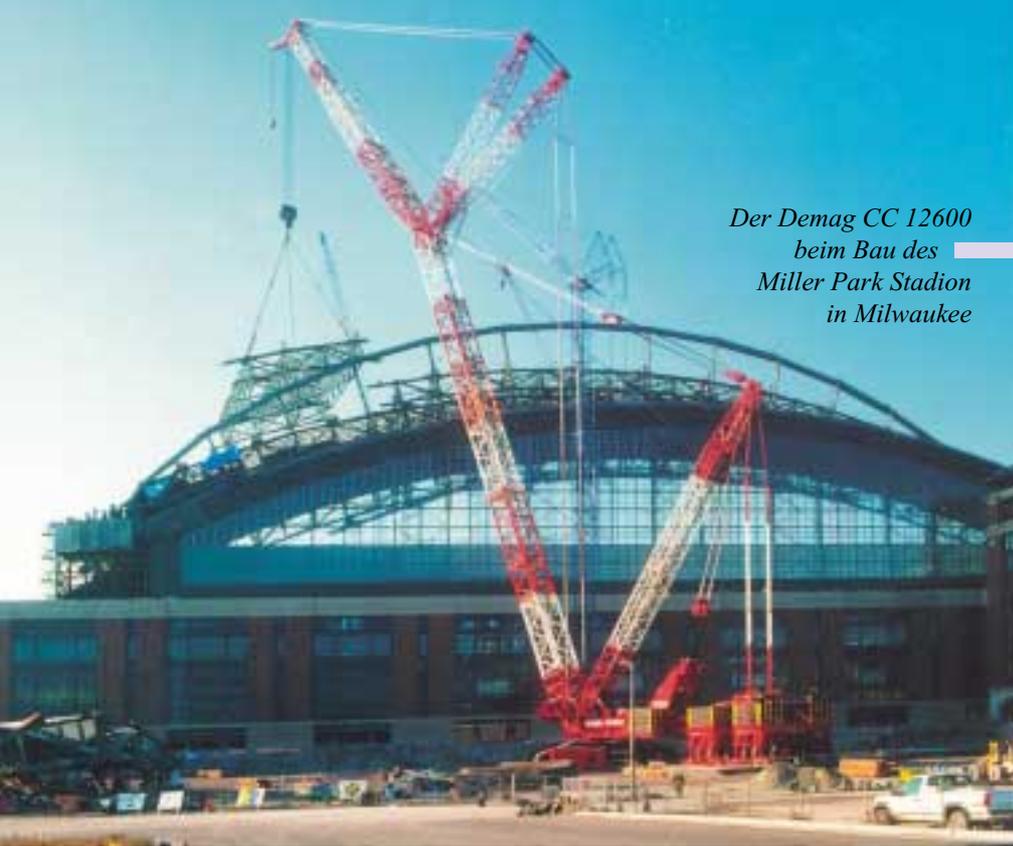
Neues Raupenmodell

Der Markt bei den Raupenkränen ist derzeit stark gefragt. „In den letzten zwölf Monaten sind bei uns deutlich überdurchschnittlich viele Aufträge eingegangen und das weltweit“, erklärt Roland Schug, Marketingleiter von Demag Mobile Cranes. Auch das für die kommenden Monate avisierte neue Modell CC 8800 ist bereits schon einige bestellt. Der 1000-Tonner ist der „kleinere“ Bruder des Demag CC 12600, der bisher einmal ausgeliefert wurde. Mit 1600 Tonnen führt er die Liste der klassischen Raupenkrane mit „nur“ zwei Raupen an. Ebenfalls auf zwei Raupen verfährt Liebherr's größter, der LR 11200. 1200 Tonnen Hubkraft leistet das Gerät. Manitowoc nutzt gleich acht Raupen als Fahrgestell, damit wird für das Modell 21000 eine bessere Verfahrbarkeit und ein niedrigerer Bodendruck erreicht. Bereits viermal wurde der 900-Tonner ausgeliefert, zwei weitere sind im Bau.

Lampson hat seinen etwas ungewöhnlichen Doppelraupenkran Lampson Transi Lift (LTL) entwickelt. Das Gegengewicht wird einfach auf einem zweiten Satz Raupen mitgeführt, wodurch eine gute Verfahrbarkeit in gerader Linie er-

Der PTC ist ein Gemeinschaftsprojekt von Mammoet und Huisman Itrec.





*Der Demag CC 12600
beim Bau des
Miller Park Stadion
in Milwaukee*

spielsweise den PTC von Mammoet an seinen Einsatzort zu bekommen. „Das Entscheidende bei diesen Geräten sind die Transportkosten“, meint auch Uwe Wenzel, Geschäftsführer von Mammoet Deutschland.

Träge Aussichten

Der Markt im Heavy Lift Sektor in Europa ist ruhiger geworden. Die wirklich großen Geschäfte sind abgeschlossen. Der Markt gibt sich derzeit auch bei den großen Gewichten etwas Müde. In den vergangenen Jahren seien die Milliardenprojekte gerade auch in der chemischen Industrie abgeschlossen worden, erläutert Wenzel. Hier werde sich der Markt wohl bereinigen, prophezeit er. In nächster Zukunft könne die Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland einige Aufträge für Stadionneubauten mit sich bringen. „Der Gesamtmarkt wird derzeit von den Windkraftanlagen belebt“, erklärt Uwe Richter, Geschäftsführer von Sarens Deutschland. Die Windenergie habe allerdings in den vergangenen Jahren dazu geführt,

reicht wird. Der LTL 2600 erreicht so eine Hubkraft von 2358 Tonnen und hat bei einer Ausladung von fast 100 Metern noch 600 Kilogramm Hubkraft.

Standfest

Die Oberklasse wird von den Kranen ohne Unterwagen dominiert. Die „Räder abgeschnitten und auf Füße gestellt“, als so genannter Pedestal Crane, bringt es der Demag PC 9600, den Sarens im Programm führt, auf 2000 Tonnen. Ein weiteres System sind die Ring-Krane wie der M 1200 R von Manitowoc. Dieser buckelt dabei 1300 Tonnen. Der erst jüngst in

Duisburg eingesetzte PTC-Kran (Lesen Sie hierzu unseren Bericht auf Seite 22) aus der Mammoet-Flotte schafft es dagegen auf 2400 Tonnen. Von diesem gemeinsam mit Huisman Itrec entwickelten Kran soll dieses Jahr ein zweiter, allerdings mit „nur“ 1600 Tonnen, bei Mammoet in Betrieb genommen werden. Ebenfalls beim holländischen Kran spezialisten stehen die zwei MSG 50 mit einer Hubkraft von je 2800 Tonnen. Theoretisch ließen sich beide Geräte zu einem „Superkran“ kombinieren, der dann 4400 Tonnen bewältigen könnte. Bisher kam es noch nicht zu einem Einsatz.

Der nordamerikanische Kranvermieter Deep South Crane & Rigging hat aus der Not eine Tugend gemacht und sich seinen eigenen Kran gebaut. Der TC-36000 bringt es bis auf satte 2267 Tonnen.

Was sich hinter derart großen Kranen an mobilen Einheiten verbirgt, lässt sich vielleicht am einfachsten an der Anzahl Tieflader abschätzen, die für den Transport notwendig sind. Mehr als 150 Container können dann über die Straßen rollen, um bei-



*Zwei Lampson
LTL-2600 beim Welt-
rekord. 1425 Tonnen
hängen an den bei-
den Haken.*

Mammoet birgt russisches U-Boot

Mammoet, der Name in Heavy Lift, hat den Auftrag zur Bergung des russischen U-Bootes Kursk erhalten. Das Bergungsunternehmen Smit International ist an der Operation mit beteiligt. Das Projekt beginnt voraussichtlich Mitte Juli und soll Ende September abgeschlossen sein. Das Atom-U-Boot, welches vergangenes Jahr in der Barentssee gesunken ist, liegt in einer Tiefe von 108 Meter. Umfangreiche Sicherheitsvorkehrungen sind vorgesehen, damit die nukleare Fracht sicher gehoben wird. Der Zeitraum wurde auf die Monate Juli bis September projektiert, da hier die besten Wetterbedingungen zu erwarten sind.

Heavy Lift

dass sehr viele eher national tätige Unternehmen sich ein 800-Tonnen-Gerät, sei es nun ein Raupen- oder ein Mobilkran mit Superlift, zugelegt haben. Dass mache sich auch im Bereich Heavy Lift bemerkbar, erklärt Richter.

Neues Modell

Die Entwicklung und Vermarktung derart großer und vor allem teurer Krane ist stets langfristig angelegt. Daher ist revolutionär Neues in naher Zukunft nicht zu erwarten. Die Ausnahme bildet derzeit Demag mit seinem neuen CC 8800. Der 1000-Tonner wird nach Angaben des Zweibrückener Unternehmens noch in diesem Jahr vorgestellt. Weitere Schwergewichte sind dann erst mal nicht vorgesehen.

Bei Liebherr werde derzeit nichts im Heavy Lift Bereich geplant, erklärt Gerd van Acken, Leiter der Werbeabteilung von Liebherr Werk Ehingen. Allerdings

sind die Ehinger gerade dabei für den LTM 1500 eine zusätzliche Abspannung zu konstruieren. Damit soll eine Traglaststeigerung – ähnlich dem System „Seitlicher Superlift“ von Demag – erreicht werden. Das System wird laut van Acken im kommenden Jahr der Öffentlichkeit vorgeführt.

Geht nicht - gibt's nicht

Heavy Lift bedeutet zwar zu allererst das Heben extrem schwerer Lasten. In der Anwendung zeigen diese Geräte allerdings ihre ganze Fähigkeit Lasten extrem hoch und vor allem in weiter Auslage zu heben. Das erstaunlichste im Bereich Heavy Lift ist die Forschung und Entwicklung: Just in dem Moment, da man glaubt die Grenzen seien erreicht, schneller, höher, schwerer geht's nicht, präsentiert ein Her-

steller ein neues „Geht nicht – gibt's nicht“-Projekt mit interessanten Weiterentwicklungen, die die Einsätze weiter verbessern und beschleunigen. **K&B**



Schmidbauer's Gottwald AK 850/1100 hier mit 41 Meter Hauptausleger und 210 Tonnen Drehballast. Der Kran hebt bei 20 Meter Ausladung einen 235 Tonnen schweren Betontunnel beim Bahnhof Salem innerhalb von zwei Stunden ein.

Manitowoc hat sein Modell 21000 gleich auf acht Raupen gestellt, um insgesamt beweglicher zu sein.

The Big Blue

Vor zwei Jahren ereignete sich einer der wohl schwersten Unfälle mit Großkränen. Ein Lampson Transi Lift, von den Mitarbeitern als „Big Blue“ bezeichnet, kollabierte beim Bau eines Baseball-Stadions in Milwaukee, USA, mit Last am Haken. Dabei kamen drei Menschen ums Leben. Inzwischen hat ein Gericht über die Schuldfrage entschieden. Dem Hersteller wird nur ein geringer Schuldanteil von drei Prozent zu Lasten gelegt. Zu 97 Prozent trifft die Schuld die Mitsubishi Construction Corporation.



Neuer „Wirbel“ in Duisburg

Wer sich Ende Mai dem Werksgelände von Thyssen-Krupp

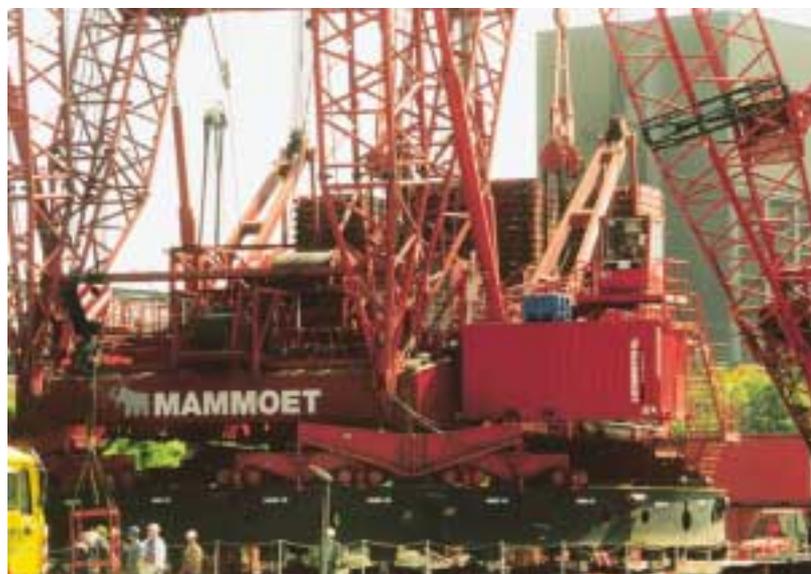
in Duisburg näherte traute wahrscheinlich seinen Augen nicht – schon weithin sichtbar strahlte auf dem Kokerei-Areal ein „Ungetüm“ in seinen roten Farben – ein Riesenkran, und das in Deutschland! Ungewöhnlich. Detlev Schaefer war für *Kran & Bühne* in Duisburg dabei.

Einer der größten Krane der Welt stattete dem Duisburger Stahlgiganten Thyssen-Krupp einen Besuch ab – der Ring-Lifter sollte einen alten Wirbler aus dem Ofen 9 auf dem Kokereigelände herausziehen und einen neuen einsetzen. Kein Problem für den Koloss, denn was er da zu heben hatte, kam einer Unterforderung gleich: Mit einer Hubkraft von 1.600 Tonnen ist er ein Schwerathlet unter den Gewichthebern – knapp 200 Tonnen musste der Großkran am 29. Mai in die Höhe liften. Eigentlich eine leichte Aufgabe und eher ge-

dacht für einen Autokran. Das Hindernis lag hier in der Reichweite. Kein Autokran hätte eine Chance gehabt, wäre mangels Reichweite des Auslegers auch nur in annehmbare Nähe des Ofens gekommen. Für den Ring-Lifter hingegen kein Problem.

Niederländischer Spezialist

„Es musste also schon dieser Riese her,“ erklärt Wolfgang Grafe, Niederlassungsleiter des Autokran-Vermieters AKV, Duisburg. AKV war federführend beim gesamten Einsatz.





Der Autokran-Vermieter ist ständiger Partner von Thyssen-Krupp, wenn es ums Heben und Fördern geht. „Diese Aufgabe konnten wir aus Eigenmitteln nicht bewältigen, denn in Deutschland und natürlich auch auf unserem Fuhrpark steht kein Großkran dieser Größenordnung herum“, erklärt Grafe. Deshalb wandte sich AKV vor einem Jahr an den niederländischen Spezialisten Van Seumeren, zu der inzwischen auch Mammoet gehört (siehe Infobox).

Drei Wochen Auf/Abbau

Der Ring-Lifter ist eine Eigenentwicklung von Van Seumeren und Huisman Itrec. Der Kran des Jahres 2000 wurde von den niederländischen Ex-

perten in drei Wochen auf dem Duisburger Gelände aufgebaut. In über 100 Containern wurden die Gittermasten und alle anderen Komponenten in den Ruhrpott transportiert. Mit seiner Ausladung von 88 Metern und einem Radius von 80 Metern bei einer schwebenden Ballastierung von 800 Tonnen, waren die beiden Aufgaben für den stationär auf einen Ring aufgebauten Kran (kann auch auf Raupe aufgebaut werden) schnell erledigt: Der alte Wirtler mit einem Gewicht von etwa 185 Tonnen – mit Geschirr und Haken waren es immerhin 205 Tonnen – wurde am 29. Mai in rund vier Stunden herausgezogen. Der neue Wirtler, mit ebenfalls rund 185 Tonnen, wurde Tags dar-

auf in der selben Zeit eingesetzt. Der Einsatz verlief reibungslos. Der Abbau des Großkranes nahm hingegen wiederum drei Wochen in Anspruch. Ein teures Unterfangen? Darüber schweigt des Sängers Höflichkeit...

Der Super-Kran ist jetzt unterwegs nach Übersee – für Heavy-Lifts in der neuen Welt.

K&B

Van Seumeren und Mammoet

Die Namen Van Seumeren und Mammoet fallen stets im Zusammenhang mit Heavy Lift. Vor rund einem Jahr übernahm dann Van Seumeren die Mammoet-Gruppe. Inzwischen wird das Gesamtunternehmen unter dem Namen Van Seumeren Group, das Krangeschäft allerdings unter dem Namen Mammoet geführt.