

Rickmerskran-Versetzung in Bremerhaven



Die Montage des LR 1600/2 und Mannkorbeinsätze erledigte ein LTM 1250-6.1.

Im März 2025 beschloss der Magistrat der Stadt Bremerhaven die Verlegung des unter Denkmalschutz stehenden Rickmers-Werftkrans. Der etwa 1,1 Millionen Euro teure Umzug wurde notwendig, weil die Kaimauer an der Geeste in mehreren Bereichen als nicht mehr tragfähig bewertet wurde.

Text: Jens Hadel, Fotos: Jens Hadel & BVT Chartering und Logistics GmbH

Im März 2025 beschloss der Magistrat der Stadt Bremerhaven die Verlegung des unter Denkmalschutz stehenden Rickmers-Werftkrans. Der etwa 1,1 Millionen Euro teure Umzug wurde notwendig, weil die Kaimauer an der Geeste in mehreren Bereichen als nicht mehr tragfähig bewertet wurde.

Der Rickmerskran wurde vor knapp 70 Jahren am Ufer der Geeste, eines Flusses, der in Bremerhaven in die Weser mündet, errichtet. Bis zur Schließung der Rickmers Werft 1986 war der 35,5 Meter hohe Turmdrehkran eines

der wichtigsten technischen Bauwerke des Schiffbauunternehmens.

Die Kaimauer an der Geeste war nicht mehr tragfähig

Das Problem betraf vor allem das Fundament des Werftkrans: er drohte in die Geeste zu kippen. Der Kran war nicht im Boden verankert, sondern stand auf einem kurzen Schienen-

strang. Der Hafenkapitän stellte die Verkehrssicherheit für die gesamte Geeste in Frage und drohte mit kompletter Sperrung des Flusses.

Als federführendes Unternehmen übernahm BVT Chartering und Logistics GmbH die Organisation und Planung der Rettungsaktion. Im Juni 2025 starteten die ersten sichtbaren Arbeiten direkt neben dem grünen Obendreher. Der neue Stellplatz ist nur etwa 20 Meter vom alten Standort entfernt, aber durch angrenzende Bebauung und vorhandenen Baumbestand sehr eingeschränkt.



Das instabile Fundament reichte direkt bis an die Geeste.



Während der letzten Vorbereitungen arbeitete ein Team von Fachleuten auf dem Ausleger.

Umfangreiche Vorarbeiten

Nach der Prüfung auf eventuell vorhandene Munitionsreste aus dem zweiten Weltkrieg wurde durch Einbringung von zwölf 23 Meter langen Gründungspfählen das neue Fundament vorbereitet. Anschließend wurden auf der Betonfläche zwei kurze Schienenstränge verschraubt, auf denen die Fahrwerke des Krans nach dem Umzug stehen werden. Vor der Umsetzung des 35,5 Meter hohen Turmdrehkrans hatte das Planungsteam einige Aufgaben zu meistern. Zu dem 1956 von der Firma Hans Seebeck Maschinenbau-Eisenbahn GmbH in Einzelanfertigung gebauten Krans fehlten Pläne mit Gewichtsangaben und exakten Abmessungen. Als prognostizierte Gewichte ergaben sich jeweils maximal 150 Tonnen für den Hauptausleger mit Maschinenhaus und die portalartige Unterkonstruktion mit den vier Beinen samt Antriebsfahrwerken.

Vier lange Bolzen sichern den Drehkranz

Im September 2025 begann der Aufbau des Liebherr LR1600/2 mit einer Auslegerlänge von 66 Metern. Für Standsicherheit sorgten 150 Tonnen Oberwagenballast, 60 Tonnen zwischen den Raupenfahrwerken und bis zu 160 Tonnen Schwebeballast. Die Montage des Raupenkrans und die Mannkorbarbeiten übernahm ein Liebherr LTM 1250-6.1. Für den Hub des Maschinenhauses mit Ausleger mussten die Schrauben des Drehkranzes gelöst werden. Schwerpunkt und Gewicht der Baugruppe waren vor dem finalen Hub unklar. Im Zuge der Vorbereitungen wurden vier lange Bolzen angefertigt. Bei der Demontage wurden diese am Drehkranz gegen vorhandene Schrauben getauscht. So wurde verhindert, dass die Baugruppe beim Lösen der Drehkranzschrauben aus dem Drehkranz kippt. Später dienten die



Die Hübe zur Kontrolle der korrekten Position der Hubschlingen waren nicht zu erkennen.



Nur wenige Zentimeter genühten, um den langen Ausleger in die Waagerechte zu bringen.



Der eingeschränkte Bauplatz erforderte besondere Aufmerksamkeit.

vier langen Bolzen als Einfädelhilfe beim Wiederaufsetzen der oberen Baugruppe.

Probehub, Kontrolle der Lastanzeige, Ballastanpassung

Am Morgen des 2. Oktober starteten die finalen Vorbereitungen mit der Kontrolle und Feinjustierung der vier Schlingen, die um die beiden massiven Auslegerrohre gewickelt waren. Zuerst wurde die exakte Positionierung mit einigen minimalen Hüben überprüft. Die vier langen Bolzen erlaubten das mehrfache Anheben um einige Zentimeter ohne den sicheren Drehkranz wirklich zu verlassen.

Bei den ersten Hüben wurde die Lastanzeige des Raupenkranes genauestens beobachtet, um bei abweichender Gewichtsermittlung den Ballast anzupassen. Nach jedem Probehub konnte das obere Element mittels der vier Bolzen wieder sicher auf dem Drehkranz abgesetzt werden. Nach der Mittagspause wurden die vier speziell angefertigten Bolzen von den sichernden Muttern befreit und der Ausleger samt Maschinenhaus ganz langsam vom Liebherr LR 1600/2 angehoben. Zur korrekten Ausrichtung des Hauptauslegers samt Maschinenhaus wurde nahe der Auslegerspitze ein langes Halteseil befestigt. Mitarbeiter zogen die Last am Haken in die notwendige Position für das Absetzen auf der beengten Baustelle. Zwischen der Absperrung zur durchgehend nutzbaren Straße, großen Bäumen und der Bebauung gab



Nach der Mittagspause trennten sich beide Baugruppen voneinander.



Vom Boden aus konnten die Zuschauer in den Drehkranz sehen.



Während des Schwenks zur Zwischenlagerstelle musste darauf geachtet werden, dass Gitterausleger und Ladung sich nicht berührten.



Die vierbeinige Grundkonstruktion wurde direkt vom instabilen Fundament auf die neue Position gehoben.

es nur einen schmalen Streifen zur Zwischenlagerung. Hier wurde das obere Element auf dem Drehkranz abgestellt. Die Ballastseite des grünen Hauptauslegers wurde mit einem Stapel Baggermatten abgestützt.

Versetzung des charakteristischen Vierbeins

Und weil alles so gut lief, wurde prompt der zweite Hub vorbereitet. Als Anschlagpunkte für den Liebherr-Kran dienten je zwei Anschlagaugen pro Bein am oberen Ende, in die die Hebeketten direkt eingeschäkelt wurden. Am alten Schienenstrang wurden die Stopper der Fahrwerke gelöst.

Da das neue Fundament näher am Standort des Raupenkranes lag als das alte, musste der Ausleger auf ca. 17 m Auslage auftoppen und gleichzeitig der Derrick auf 12 m herangeholt werden, um die Baugruppe korrekt auf das neue Fundament aufsetzen zu können. Dies musste langsam und abwechselnd in kleinen Schritten erfolgen, um ein Verlagern des Schwerpunktes nach hinten zu vermeiden. Vor Einbruch der Dunkelheit konnte das Vierbein sicher am neuen Standort abgesetzt werden.



Das am Auslegerende befestigte Halteseil sorgte für die korrekte Positionierung.

Finale – Der Rickmerskran steht wieder – um 20 m versetzt

Tags darauf wurde das Maschinenhaus mit Ausleger vom temporären Baggermattenauflager angehoben und durch Schwenken des LR 1600/2 Kranauslegers und Drehen des Kranhauses in die richtige Position gebracht.

Zukünftig sollte der Ausleger des Rickmers-Krans parallel über dem Fußweg verlaufen und mit der Auslegerspitze in Richtung Osten zeigen. Zum „Einfädeln“ in den Drehkranz dienten erneut die vier längeren Bolzen. Auch wenn die sichtbaren Arbeiten nur wenige Tage dauerten, lag dies vor allem an der sorgfältigen Planung und Vorbereitung bevor die große Liebherr-Raupe zum Einsatz kam.



Der lange Hauptausleger wurde direkt neben der Straßenabspernung zwischengelagert.