

Der Blick zurück: Krangeschichte(n)

Auch nach dem „Nadelöhr“
im Dach blieb es eng bei die-
sem Hub.

Bild: Michael Compensis



20 Jahre – das ist eine lange Zeit, in der sich in der Krantechnik eine ganze Menge getan hat.

2007 stellte Liebherr einen Teleskopkran mit einer maximalen Tragkraft von 1.200 t vor. Doch schon in den 80er Jahren hatte der Kranhersteller Gottwald mit dem AMK 1000 einen Teleskopkran der 1.000 t-Klasse realisiert.

Man darf wohl sagen, dass Gottwald mit diesem Kran seiner Zeit genau diese 20 Jahre voraus war, auch wenn die 1.000 t Tragkraft eigentlich ein sehr, sehr theoretischer Wert war, denn um die maximale Tragkraft zu erreichen, wurde ein spezieller Ausleger benötigt.

Trotzdem war der 10-Achsler Mitte der 1980er Jahre eine Sensation – und fand entsprechend viele Freunde, die das Schicksal dieser Kranlegende bis heute verfolgen.

Eingesetzt wurde die Maschine in Deutschland unter anderem bei der Montage eines Kontikochers in der Südzucker-Fabrik in Zeil. Im August 2004 hatte der Kocher dann end-

gültig sein Geld verdient und wurde mit Hilfe eines Demag AC 1600 mit einer maximalen Tragkraft von 500 t sowie eines Terex-Demag AC 400, 400 t maximale Tragkraft, der Gebr. Markewitsch GmbH wieder ausgehoben.

So durften sich an diesem Kocher drei Krangenerationen auslassen. Wurde bei der Montage in den 80er Jahren ein AMK 1000 eingesetzt, so sorgten im Sommer 2004 der AC 400, Markteinführung 1998, und der AC 1600, der von 1990 bis 1999 gebaut wurde, für die Demontage im Tandemhub.

Der Aufbau der Krane für die Demontage des Kontikochers erforderte reichlich Fingerspitzengefühl, denn der AC 400 musste im aufgerüsteten Zustand verfahren werden, während der AC 1600 in einer Ecke ganz an der Hauswand zum Einsatz vorbereitet wurde. Am Ende arbeiteten die Krane dann „Rücken an Rücken“.

Vorsichtig, ganz vorsichtig wird der Kontikocher durch eine Dachöffnung gehoben, die gerade 10 cm breiter ist als das Gerät selbst.

Bild: Michael Compensis



Die größte Herausforderung – einmal ganz abgesehen davon, dass jeder Tandemhub von den Kranführern hohe Konzentration abverlangt

– stellte die Größe des 120 t schweren Kochers im Vergleich zur Größe der Dachöffnung in 32 m Höhe dar: diese war mit 16,3 m Breite gerade

10 cm breiter als das 16,2 x 5,5 m messende Transportgut.

Zum Einsatz kam der AC 1600 mit 25,6 m Hauptausleger und 30 m Wippspitze. Die Zwangsausladung in dieser Konfiguration betrug 16 m, die maximale Ausladung 20 m, wobei der 500-Tonner 80 t am Haken hatte.

Der AC 400 war mit 29,5 m Hauptmast und 26 m Wippe ausgerüstet. Seine Zwangsaus-

ladung betrug 14 m, die maximale Ausladung und Hakenlast 52 t bei 22 m.

Die Spedition Mayer transportierte den Kocher nach dem Hub auf einer kurzen MAN FE 41.604 und neun Achslinien von Scheuerle (Intercombi) zu einem Umschlagplatz, von wo aus das Gerät zum Weitertransport auf ein Schiff umgeladen wurde. **STM**



Das war vor gut 20 Jahren: Der AMK 1000 hebt den Kontikocher ein. Bild: Rudolf Schmitt

Was bitte sehr ist ein „Kontikocher“?

Wie das Wort schon vermuten lässt, ist dieses Gerät ein kontinuierlicher Kocher, der in Zeil für die Weiterverarbeitung der Abfallprodukte bei der Zuckergewinnung zuständig war. Dabei musste die Anlage für die Befüllung nicht gestoppt werden. Daher der Name.

Was ist ein „Tandemhub“?

Bei einem Tandemhub heben zwei Krane eine Last, weil diese für einen Kran zu schwer wäre. Die Schwierigkeit bei Tandemhüben besteht unter anderem darin, die Last so anzuschlagen, dass beim Anheben keiner der beiden Krane überlastet wird. Beim Hubvorgang selbst müssen die Kranbewegungen so aufeinander abgestimmt werden, dass ebenfalls eine Überlastung eines der beiden Krane ausgeschlossen ist.

Was ist ein „Teleskopkran“?

Der Teleskopkran – oder kurz: Tele(kran) – hat seinen Namen vom Auslegersystem, das aus mehreren Auslegerteilen, den Teleskopen, besteht, die während der Fahrt zusammengeschoben im Grundausleger ruhen und für den Einsatz dann auseinandergeschoben / auseinandergezogen, also austeleskopiert, werden. Das Teleskopieren erfolgt mittels eines (1-Zylinder-Teleskopiersystem) oder zweier (2-Zylinderteleskopiersystem) Teleskopierzylinder, bei kleineren Kranen auch in Verbindung mit einem Seilsystem. Aufgebaut werden Teleskopkrane vor allem auf Lkw-, speziellen AT- (All Terrain: Fahrgestelle für Straße und Gelände), RT-Fahrgestellen (Rough Terrain: unbefestigtes Gelände) und seltener auf Raupenunterwagen.

Was ist eine „Wippspitze“?

Eine Wippspitze ist eine Auslegerverlängerung, mit der der Grund- oder auch Hauptausleger für den Einsatz verlängert werden kann. Sie ist meist in Gittermastbauweise ausgeführt. Im Gegensatz zu einer „starrten Spitze“ kann die Wippspitze, oder kurz Wippe, im Einsatz gewippt, das heißt auf und ab bewegt werden.

Nur keinen Kopf machen!



Wirtschaftliche Transporte
ganz ohne Stress!

Immer die passende Transportlösung zum sicheren Mietpreis.

Innovative Fahrzeugkonzepte zur Miete – von Fernverkehr bis Verteilerverkehr. Wendig und schnell in der City – Komfort und Volumen auf der Langstrecke. Bei uns ist alles zu klaren Konditionen geregelt und Sie haben den Kopf frei für wichtigere Dinge.



Truck Center Hauser GmbH
Industriestraße 22 - 24
64807 Dieburg
Telefon: 0 60 71 / 98 89-0
Telefax: 0 60 71 / 2 13 33
E-Mail: info@paclease.de

Freecall: 0800 8 24 73 68

paclease.de