

Kranduett in Rot!

Es ist der schwerste Umschlag im Bayernhafen von Passau in diesem Jahr, so hat Franz X. Saller jun., Geschäftsführer der Kran Saller GmbH in Deggendorf, den Einsatz am 8. März angekündigt. Gut 200 t Netto-Last sollen im Tandem verladen werden und Kran Saller hat den Auftrag dazu erhalten.

Text und Bilder: Jens Buschmeyer

Es ist 8:00 Uhr morgens, als ich im Hafen von Passau ankomme. Der Umschlagplatz ist leicht zu finden, denn die beiden Krane wurden schon am Vortag gerüstet. Links steht das Flaggschiff der Saller-Kranflotte, ein LTM 1750-9.1., rechts davon, etwa 30 m entfernt, ein AC 700 des Krandienstleisters Scholpp.

Noch ist wenig los. Drei Linde-Mitarbeiter stehen vor den Kranen, das Saller-Team aber befindet sich noch im Baucontainer. Alles läuft nach Plan, schon

jetzt, denn Niederlassungsleiter Harold Menacher hatte der KM-Redaktion noch am 7. März den Ablauf durchgegeben: „Wir

„Besonders wichtig ist es, dass beide Kranbediener absolut synchron fahren und die Anweisungen des Supervisors exakt umzusetzen“ ...

sind ab 8:00 Uhr vor Ort, um 9:00 Uhr müssen wir zugubereit sein und zwischen 11:00 Uhr

und 11:30 Uhr wird der Einsatz abgeschlossen sein.“

Im Baucontainer ist die Stimmung gelassen. Kaffee wird ge-

trunken, die Crew unterhält sich, während ich mir meine persönliche Schutzausrüstung anlege.

Helm, Warnweste, Sicherheitsschuhe – ohne PSA geht es bei keinem Einsatz mehr.

8:20 Uhr: Ich will von einem Linde-Mitarbeiter wissen, was denn hier umgeschlagen wird. Und ich erfahre, dass es sich um zwei spiralgewickelte Wärmetauscher für eine Gasverflüssigungsanlage in Russland handelt. Schon die Abmessungen sind beeindruckend: 53 m Länge, 5,2 m im Durchmesser.

Der Kran- und Schwertransportdienstleister Baumann aus

Entladung des Wärmetauschers.



Die wertvolle Fracht ist angeschlagen und wird auf Arbeitshöhe gehoben.



Bonn hatte die beiden Wärmetauscher zuvor in drei Etappen vom Linde-Werk in Tacherting, Sachsen, nach Passau transportiert. Für die letzte Etappe in den

Bayernhafen von Passau gab es für den Transport eine Tagfahrgenehmigung, sodass die Fracht schon am Mittag des Vortages den Hafen erreicht hat.

Transportiert wurde die ebenso wertvolle wie voluminöse Fracht auf 11 Modulachsen, die als nachlaufendes Hinterachsaggregat dienen, sowie auf

16 Modulachsen, die an die 4-achsige Schwerlastzugmaschine angekuppelt sind. Insgesamt kommt der Transport auf eine Gesamtlänge von 70 m, eine

Teamarbeit: Einschwenken und Nachschwenken des Wärmetauschers mit zwei Kranen.



KRAN MAGAZIN





53 m Länge müssen erst einmal gehandhabt werden.



Transporthöhe von 6,4 m sowie auf eine Transportbreite von 5,2 m bei einem Gesamtzuggewicht von 359 t.

8:50 Uhr: Die Szene belebt sich. Kranbediener Dennis Kase und Harold Menacher, der heute den Einsatz leitet, stehen vor dem LTM 1750-9.1, als ich dazu komme. Der Kran ist mit 124 t Oberwagenballast und 32,7 m Hauptauslegerlänge gerüstet – und wird den größeren Lastan-

Es ist gegen 10:28 Uhr, als die Vorbereitungen abgeschlossen sind – ziemlich genau eine Stunde, nachdem der erste Wärmetauscher sich in der gleichen Position befand ...

teil des Tandemeinsatzes an den Haken nehmen. Die Ausladung ist dabei mit 14,5 m vorgegeben und wird während des gesamten Hubvorgangs nicht verändert.

Der wievielte Tandemhub dies denn für ihn als Kranbediener sei, will ich von Dennis Kase wissen. „Ach“, entgegnet er, „das kann ich gar nicht sagen. Ich bin

jetzt seit 16 Jahren dabei, irgendwann habe ich aufgehört zu zählen.“

„Und worauf kommt es bei einem Tandemhub besonders an?“, frage ich weiter. „Besonders wichtig ist es, dass beide Kranbediener absolut synchron fahren und die Anweisungen des Supervisors exakt umzusetzen“, hebt Dennis Kase hervor. Und der Supervisor ist eben Harold Menacher, er ist praktisch der Dirigent des Kranduetts.

Punkt 9:00 Uhr: Die Krantomotoren werden angelassen, zu hören ist das nicht oder kaum – die modernen Großkrane sind zu echten Flüsterriesen geworden. Während die erste Schwertransporteinheit sich von der Parkposition in 200 m Entfernung langsam dem Umschlagplatz nähert, werden die armdicken Rundschnellen aus Stahlseil zur abschließenden Seilprüfung herabgelassen. 9:15 Uhr, es kann losgehen: Die Schwertransportkombination rollt auf die vorgegebene Entladung. Dort angekommen wird das Hinterachsaggregat an eine bereitgestellte Schwerlast-

**Durchgeschwenkt!
Der Wärmetauscher schwebt
über dem Binnenschiff.**



Mit 124 t Gegengewicht war der LTM 1750-9.1 gerüstet.



Als Verstärkung hat Kran Saller den AC 700 der Firma Scholpp für diesen Tandemeinsatz geordert.



zugmaschine angekuppelt. Zeitgleich wird damit begonnen, die Verschraubungen, mit denen das Transportgestell zur Ladungsicherung fest mit den Modulen verbunden war, zu lösen. Das Transportgestell selbst bleibt danach noch weiterhin fest mit den Wärmetauschern verbunden.

Gegen 9:30 Uhr: Die Last ist an den von Linde konstruktiv vorgesehenen Anschlagpunkten angeschlagen und wird auf die Arbeitshöhe angehoben. Die Schwertransportmodule werden unter der Last weggezogen und zur Demontage zu zwei bereitstehenden Kranen gefahren – ein

ATF 50G-3 aus der Saller-Flotte sowie einem 4-achsigen AC 100/4. Dort werden die Achslinien geteilt und das kürzere Teil auf den verbleibenden Teil verladen. So soll es dann zurückgehen ins heimliche Bonn.

9:40 Uhr: Harold Menacher gibt Burkhard Wenzl, dem Kran-

bediener des AC 700, die Anweisung einzuschwenken. Sein 700-Tonner ist mit 120 t Oberwagenballast und 30 m Hauptauslegerlänge gerüstet, die Ausladung während des Hubs beträgt 18 m.

Langsam schwebt die Spitze des Wärmetauschers dann we-

Fast geschafft! Der Wärmetauscher wird in den Frachtraum eingebracht.



nige Zentimeter an den Wippzylindern vorbei in den Bereich zwischen den Kranen ein und auf das bereitliegende Binnenschiff zu. Dennis Kase schwenkt behutsam nach. Über dem Frachtraum des Schiffes stoppt Burkhard Wenzl die Schwenkbewegungen und Dennis Kase schwenkt so lange weiter, bis der Wärmetau-

*Harold Menacher spricht in sein Funkgerät:
„Gute Arbeit!“ Das Signal, dass der Einsatz
beendet ist.*

scher komplett über dem Frachtraum schwebt.

Ab jetzt sind noch einmal äußerste Konzentration und Präzi-

sion gefragt, denn zwischen der Last und der Bordwand ist ziemlich wenig Luft. Harold Menacher muss jetzt überall sein und

am besten überall gleichzeitig, um alles im Blick zu haben. Langsam, ganz langsam verschwindet dann der Wärmetauscher im Frachtraum und erreicht die Ladeposition. Umschlag 1 ist absolviert, die Last ist abgeschlagen, die Krane schwenken auf ihre Ausgangsposition zurück – es ist 10:03 Uhr.

Inzwischen ist die zweite Schwertransportkombination vorgezogen und steht wenige Meter vor der Entladeposition. An der Kaimauer legt das beladene Binnenschiff ab und macht so den Weg frei für jenes Frachtschiff, das den zweiten Wärmetauscher aufnehmen wird.

10:15 Uhr: Der zweite Wärmetauscher wird in Position gefahren, das Hinterachsaggregat an die Schwerlastzugmaschine angekuppelt, die Verschraubungen des Transportgestells gelöst – alles, wie schon zuvor ohne erkennbare Hektik, alles ganz ruhig, alles wie zig Male einstudiert.

Über Jürgen Emmering, Kranbediener der Firma Scholpp, kann ich bei Burkhard Wenzl die Krandaten für den AC 700 erfragen – und die Hakenlast: 85 t



Der zweite Wärmetauscher wird gegen 11.00 Uhr in den Frachtraum gehoben.

Äußerste Präzision ist beim Einheben in den Frachtraum des Binnenschiffes gefragt, denn zwischen Fracht und Bordwand ist nicht viel Platz.



sind es beim AC 700, 109 t hingegen beim LTM 1750-9.1.

Es ist gegen 10:28 Uhr, als die Vorbereitungen abgeschlossen sind – ziemlich genau eine Stunde, nachdem der erste Wärmetauscher sich in der gleichen Position befand: Die Last hängt an

den Haken, die Schwertransportmodule sind unter der Last weggefahren worden, das Kranmanöver beginnt. Wieder schwenkt der AC 700 ein, wieder schwenkt der LTM 1750-9.1 nach.

11:10 Uhr: Der zweite Wärmetauscher ist im Frachtraum

des Binnenschiffes abgesetzt, die Fracht ist abgeschlagen und Harold Menacher spricht in sein Funkgerät: „Gute Arbeit!“ Das Signal, dass der Einsatz beendet ist.

Auf dem Weg zum Bahnhof gratuliere ich Harold Menacher zu diesem erfolgreichen Einsatz.

„Das lief doch wie am Schnürchen“, höre ich mich sagen, „zeitlich exakt so, wie Sie mir das gestern angekündigt haben.“

„Das stimmt“, antwortet Harold Menacher. Eben ein sehr harmonisches Kranduett mit einem souveränen Dirigenten. **KM**



Harmonisches Kranduett in Rot.