

40 Jahre Bundesfachgruppe Schwer- transporte & Kranarbeiten (BSK)



– der Versuch einer Würdigung von Dieter Herbst

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Herr Draaf mich bat, aus Anlass Ihres Jubiläums 40 Jahre BSK eine Würdigung der Verbandstätigkeit für diese Zeit vorzunehmen, habe ich mir Bedenkzeit erbeten, um mich rückzubesinnen. Das, was ich glaube erwähnen zu sollen, kann nur eine sehr subjektive Betrachtung sein, durch die Brille eines Zeitzeugen, der den Verband nur von außen kennen gelernt und ihn begleitet hat.

Es war im Jahre 1963, als ein blutjunger Technischer Aufsichtsbeamter der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) in seinem Büro in Wuppertal von der Firma Ferdinand Weismüller, einem Herrn Stentzel, angerufen wurde.

Dieser bat um einen Besuch des TAB, da sich mit einem neu erworbenen Autokran der Firma Coles, Typ L 80.12, beim Betrieb erhebliche Probleme ergeben hatten. So war der Kran zum Beispiel nicht in der Lage, seinen Ausleger mit eigener Kraft vom Boden anzuheben und in die Arbeitsposition zu bringen.

So fuhr ich zur Firma Weismüller, zum einen, um Herrn Stentzel kennenzulernen und zum anderen, um mein erstes Zusammentreffen mit einem Autokran zu haben. Was ein A-

Bock beziehungsweise ein Nackenseil ist, wusste ich damals noch nicht.

Kurze Zeit später musste ich meinen ersten Arbeitsunfall mit einem Autokran – im Neubau des Klingelpütz von Köln – für nicht Eingeweihte: das Gefängnis von Köln – untersuchen: Ein Mann der Autokranmannschaft war beim Demonstrieren eines Gittermast-Auslegers beim Herausschlagen der unteren Verbindungsbolzen durch den nicht abgesicherten und darum nach unten durchsackenden Ausleger verletzt worden – wir bezeichneten diesen Unfalltypus später als Taschenmessereffekt.

Was mir damals nicht bewusst war, war die Tatsache, dass das Zusammentreffen mit Herrn Stentzel zu einem historischen Zeitpunkt geschah – der Gründung der BSK – und dass mich das Thema „Fahrzeugkrane“ mein Berufsleben lang und darüber hinaus nicht mehr loslassen würde. Schon bald danach wurde ich bei der BGF als Referent für das Sachgebiet „Krane“ bestellt. Und in dieser Eigenschaft durfte ich die BSK 40 Jahre begleiten.

Rückblick

Blickt man auf die 40 Jahre BSK zurück, so ist dies ein Stück Zeit- und Technik-Geschichte in Deutschland, hinter der zu allererst Menschen, und zwar die verantwortlich leitenden aus mittelständischen Unternehmen stehen. Es waren Menschen, die über den Tellerrand des eigenen Unternehmens hinausblickten, weil sie erkannt hatten, dass es Probleme zu lösen galt, die im Alleingang nicht zu bewältigen waren, sondern nur im Zusammenwirken mit ihren Wettbewerbern.

Es ist ferner ein wesentliches Stück Technik-Geschichte der Fahrzeugkran-Entwicklung, hinter der wiederum Menschen stehen: Nämlich die Ingenieure und Konstrukteure, die diese Entwicklung im Zusammenwirken mit den Kranbetreibern vorangetrieben haben. Es ist aber auch eine Geschichte von Sachschäden und Arbeitsunfällen, die ihre Ursachen sowohl in *versagender Technik, mangelnder Koordination, unzureichender Ausbildung der Kranführer als auch Fehleinschätzungen und Selbstüberschätzung* hatten.

An dieser Stelle sind die Berührungspunkte zu den Sachversicherern gegeben und bezüglich der Arbeitsunfälle zu den Trägern der Gesetzlichen Unfallversicherung – im Falle des Schwertransport- und Autokrangewerbes ist dies die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF).

Die Menschen und ihre Unternehmen

Alles begann am 11. Januar 1963. Von der Firma Weismüller wurden diverse Schwertransport- und Autokranbetriebe angeschrieben, um ein gemeinsames Vorgehen bezüglich der Schwierigkeiten bei den Erlaubnisverfahren zu erreichen.

Der Föderalismus in der Bundesrepublik und daraus resultierend die unterschiedlichen Entscheidungen der jeweils örtlich zuständigen Behörden machten ein gemeinsames Auftreten und Vorgehen zwingend notwendig. Es waren vor allem die Probleme, die sich bei Schwertransporten und der Überführung von Fahrzeugkra-

nen aus der Anwendung von StVZO und StVO ergaben, die eine Verbandsgründung notwendig erscheinen ließen.

Die Firmen Günther Baum, Köln, Viktor Baumann, Bonn, Hans Franke, Düsseldorf, Peter Huppertz, Köln, R & H Heydemann, Duisburg, Günther Knaack, Gelsenkirchen, Rudolph Reymmer, Krefeld, Paul Rosenkranz KG, Witten, und Ferdinand Weismüller, Essen, sorgten für die Initialzündung zur Gründung der BSK. Ein kleinerer Kreis von Firmenvertretern schuf die Voraussetzungen für die Gründung der Bundesfachgruppe. Anschließend wurden 38 Firmen zu einer Gründungsversammlung am 6. Juni 1963 nach Bad Godesberg eingeladen. Auf dieser Versammlung kam es dann zur Gründung der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) im Bundesverband des Güterfernverkehrs (BDF). Denn das war der einhellige Wille der Verbandsgründer, dass der Verband dem BDF (heute BDL) angegliedert sein sollte.

Dem ersten Vorstand gehörten an als: Geschäftsführender Vorstand: die Herren Stentzel, Vörtmann, Schmidbauer und Heydemann. Erweiterter Vorstand: die Herren Scholpp, Ganske, Nolte, Delfs, v. Creytz, Thömen, Linnemann und Bauer.

Schon Ende 1963 erkannte man, dass eine nebenamtliche Führung des Verbandes durch einen oder mehrere Vertreter der Mitgliedsunternehmen zu einem Interessenkonflikt mit der Tätigkeit im eigenen Unternehmen führen würde. So kam es zur Berufung des ersten Geschäftsführers in der Person des Herrn von Creytz. Dieser hatte den Posten bis zu seinem Tode inne. Ihm folgte im September 1984 als Geschäftsführer Herr Dipl.- Ing. Draaf. Er nimmt das Amt bis heute wahr und kann sich über Arbeitsmangel nicht beklagen. Als Diener vieler Herren bemüht er sich, möglichst allen gerecht zu werden.

Viele der vorangehend genannten Personen weilen nicht mehr unter uns, andere sind an ihre Stelle getreten und bringen sich mit neuem Elan ein. Teilweise erlebe ich heute die dritte Generation. So habe ich die Hoffnung, dass die BSK auch in unserer nunmehr europäischen Zukunft ihren Beitrag zum Wohle der Autokran- und Schwertransportbetriebe in Deutschland leisten wird.

40 Jahre BSK sind auch 40 Jahre Technik-Geschichte der Fahrzeugkran- und Schwertransportfahrzeug-Entwicklung

Lassen sie uns darum auch bezüglich dieses Themas zurückblicken: Mit Schwertransportfahrzeugen war ich weniger befasst, da sich das Arbeitsunfallgeschehen – ausgenommen Kupplungs- und Rangierunfälle und das Thema Ladungssicherung – stärker auf den Fahrzeugkranbereich konzentrierte.

Hier zeigt uns insbesondere das Regionalfernsehen eindrucksvoll, welche technischen Meisterleistungen das Gewerbe heute zu erbringen in der Lage ist. So konnte ich in NRW Herrn Rudolf Baumann als Filmstar inmitten seiner Mannschaft bei schwierigen Aktionen bewundern. Auch der Videofilm der Firma Scholpp über den Transport von zwei Koksgasbehältern von Passau nach Wackersdorf ist beeindruckend. Anders ist es bei den Fahrzeugkränen. Zu Gründungszeiten der BSK waren die beiden 80 t Coles-Gittermast-Krane der Firma Ganske und Weismüller das Leistungsstärkste, was es auf dem Markt gab.

In Ermangelung hinreichend leistungsstarker Krane wurde häufig improvisiert: So stellte ein norddeutsches Gründungsmitglied der BSK bei einem bestimmten Einsatz seinen Autokran auf einen Dreiachs-Anhänger, um eine größere Hubhöhe zu erreichen. Als Maßstab für die Grenze der Belastbarkeit eines Fahrzeugkranes wurde häufig das Kippen herangezogen. Bei Arbeiten über Kranhinterkante befand sich so manches Mal die Krannvorderachse etwa 1 m in der Luft, weil das „Popometer“ des Kranführers noch nicht angesprochen hatte.

Einmal hatte mich Herr Stentzel veranlasst, bei Herrn Direktor Heier, Coles Duisburg, wegen der angeblich mangelhaften Qualität von Coles-Kranen vorzusprechen. Dieser hörte sich meinen Vortrag schmunzelnd an, zog danach einige Fotos hervor, die Coles-Krane von BSK-Mitgliedern im Einsatz zeigten. An diese Krane hatten ihre jeweiligen Besitzer auf der der Last entgegen gesetzten Seite eine Zugmaschine vorgespannt, beziehungsweise einen Gegengewichtsausleger mit Betonklotz montiert, um das Umkippen des Kranes bei Überlastung zu verhindern. Erfreulicher Weise muss dies heute nicht mehr sein, denn diese Vielfalt der Krantypen und deren Leistungsstärke machen solche Arbeitsweisen entbehrlich. Außerdem würden heutige Krankonstruktionen übel auf solche Beanspruchungen reagieren.

Bei Vorbereitung meines Vortrages habe ich mich gefragt, mit welchen Krankonstruktionen und Kranherstellern hatte es die BSK in den vergangenen 40 Jahren zu tun. Ich bin auf über 37 verschiedene Hersteller gekommen. Das, was im Zuge der Konzentration übrig geblieben ist, nimmt sich dagegen geradezu spärlich aus.

1963 kam bei Krupp in Wilhelmshaven mit dem 6 G der erste schnellfahrende Fahrzeugkran auf den Markt, der schon bald zum Gerätepark der meisten Kranverleiher gehörte. Nachdem Teleskopkrane von Grove und Sargent einen Bedarf für Krane mit teleskopierbaren Auslegern geweckt hatten, folgten von Krupp bald Teleskopkrane der GMT-Serie. Es sei an Demag-Gittermast-Krane der TC-Serie erinnert, hinter denen als Konstrukteur Herr Dipl.-Ing. Rudolf Becker (später geistiger Vater der Liebherr LTM-Krane) stand. Und an die Gittermast- und Teleskop-Krane aus dem Hause Gottwald mit Herrn Dr. Eyer als Konstruktionschef und Herrn Weiskopf als Konstrukteur. Wobei sich auch Herr Uwe Langer von der Firma Riga, Mainz, durch Beisteuern von Erfahrungen und Anregungen zur Konstruktion zum Beispiel des AMK 500 und AMK 1000 verdient gemacht hat.

Neben all diesen technischen Spitzenleistungen der Industrie sollen und dürfen die Eigenbau-Krane der Firma Rosenkranz in Witten nicht vergessen sein, die mit dem K 10.000 1971 den ersten 1.000 t-Autokran mit Gittermastausleger entwickelte. Ein Gerät, welches heute noch im Einsatz ist. Hier wurde damals auf modernste Technologie zurückgegriffen und bereits Feinkornstahl verwendet.

Waren bis dato Fahrzeugkrane aus genormtem Stahl für Hebezeuge St 52.3 gefertigt worden, trat ein Wandel ein, als zum Beispiel P + H mit Gittermastauslegern aus so genanntem T 1-Stahl auf dem deutschen Markt erschien. Gitter-Ausleger, die sich bezüglich der Querschnitte ihrer Eckstiele und Durchmesser ihrer Diagonalen sowie der Diagonalenlänge viel filigraner und leichter zeigten als vergleichbare deutsche Ausleger. Dies kam daher, weil in den USA Feinkornstähle zum Einsatz kamen, die bisher in Deutschland aufgrund fehlender Dauerfestigkeitsuntersuchungen nicht zulässig waren. So taten sich die Kransachverständigen des TÜV damals schwer, Ausleger aus Feinkornstählen zu prüfen und abzunehmen, da ausreichende Dauerfestigkeitsversuche noch nicht vorlagen. Diese Lücke wurde von der deutschen Stahlindustrie relativ schnell geschlossen. So sind Feinkornstähle wie StE 690 oder StE 885 (und noch höherwertigere) aus dem Fahrzeugkranbau nicht mehr wegzudenken.

Diese Stahl-Qualitäten in Verbindung mit der Abkehr von der alten Kranberechnungsnorm DIN 120 zur neuen DIN 15018 Teil 3 „Krane: Grundsätze für Stahltragwerke, Berechnung von Fahrzeugkränen“ haben die heutigen Fahrzeugkrane ... erst möglich gemacht.

Was im Zusammenhang damit weniger bekannt ist, ist die Tatsache, dass alle diese Krane nicht dauerfest ausgelegt sind. Sie sind je nach verwendeter Stahlart zum Beispiel bei StE 885 für eine Spannungsspielzahl NG = 2,5 x 104 ausgelegt - das sind 25.000 Spannungsspiele. Das heißt: wie die Hub- und Einziehwerkswinden hat auch die Stahlkonstruktion nur einen begrenzten Nutzungsvorrat. Ist dieser verbraucht, reagiert die Tragkonstruktion des Krans mit Ermüdungsrissen oder -brüchen.

Ich empfehle der BSK zu diesem Thema einmal Professor Wagner von der Ruhr-Universität in Bochum oder den bereits eremitierten Professor Neugebauer, Darmstadt, einzuladen.

Ferner empfehle ich einen Blick in die Betriebsanleitung des jeweiligen Kranes. In ihr hat der Kranhersteller Aussagen über die bestimmungsgemäße Nutzung des Kranes gemacht und Aussagen über die nicht zuläs-

FRANZ BRACHT
KRAN - VERMIETUNG GmbH

HOFMANN
KRAN - VERMIETUNG GmbH
ARBEITSBÜHNEN - VERMIETUNG






- Teleskop-Krane bis 650 t
- Gittermast-Krane bis 800 t
- Raupen-Krane bis 1200 t
- Industriemontagen
- Schwertransporte
- Arbeitsbühnen

...Lust auf Last!



● Standorte **FRANZ BRACHT**
● Standorte **HOFMANN**

Hauptverwaltung
59597 ERWITTE
Overhager Weg 11-13
PF 1047 / 59591 Erwitte
Tel. 02943 / 97020
Tel. 02943 / 7881
Fax 02943 / 7881
Filialen in Duisburg, Herford, Arnsberg, Hamm

Hauptverwaltung
33106 PADERBORN
Frankfurter Weg 31
Tel. 05251 / 87975-0
Tel. 05251 / 76812
Fax 05251 / 76812
Filialen in Steinheim, Britton, Hamm




www.bracht-autokrane.de

sige Nutzung (miss use). Darum ist es nicht in erster Linie der Einkaufspreis, der über Eignung oder Nichteignung eines Kranes entscheidet, sondern das, wofür der Kran entwickelt und gebaut wurde – und das steht in der Betriebsanleitung und im Kranprüfbuch.

Daher sind aus heutigen Fahrzeugkränen auch Lastmomentbegrenzer nicht mehr wegzudenken. Ohne sie wäre ein sicherer Kraneinsatz nicht gewährleistet.

Hochklassige Technik verlangt nach qualifizierten Anwendern

Bereits Mitte der 60er Jahre hat der BDF auf seine neuen Mitglieder aus der BSK reagiert und Fortbildungslehrgänge für Unternehmer und Mitarbeiter aus Autokran- und Schwertransportbetrieben in der Fernfahrerschule in Rieneck, Spessart, angeboten. An diesen Lehrgängen waren neben einem Polizeibeamten Referenten der Firmen Faun, Scheuerle und der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen beteiligt.

Kurz darauf hat die BG für Fahrzeughaltungen eigene Unfallverhütungslehrgänge für Autokranunternehmen durchgeführt, die bis heute einige 1.000 Teilnehmer durchlaufen haben. Übrigens darunter viele BSK-Unternehmer der ersten und zweiten Generation, die jetzt schon im Ruhestand sind beziehungsweise sich anschicken, dies zu tun. Die dritte Generation ist bezüglich einer Teilnahme wesentlich zurückhaltender.

Gemeinsam mit Herrn Stentzel wurde einer dieser Unfallverhütungslehrgänge, der im BG-Schulungsheim in Bad Mündel stattfand, zum 1. BSK-Kranführerlehrgang umgestaltet. Seitdem wurden die BSK-Kranführerlehrgänge in jedem Winterhalbjahr durchgeführt. Dabei ist jedoch, was die Teilnahme angeht, ein deutliches Nord-Süd-Gefälle festzustellen.

Wichtig wäre es meines Erachtens – solange der Herbst noch geistig und körperlich halbwegs fit ist –, dass die BSK eigene Referenten heranbildet, um Kontinuität bei ihren Lehrgängen gewährleisten zu können. Ein weiteres Anliegen von Herrn Stentzel war ein BSK-eigenes Kranlehrbuch, welches die Ausbildung der Kranführer unterstützen und begleiten sollte. Der Part des Arbeitsschutzes war in seiner

Grundsubstanz von mir bereits vor 1974 fertiggestellt. Der Teil der Krantechnik, zu gestalten von der kranherstellenden Industrie und der BSK fehlt leider noch immer.

Es ist eine unternehmerische Fehlentscheidung zu glauben, ein irgendwie geariteter Anlernprozess reiche aus, um einen Mitarbeiter mit dem Führen eines Fahrzeugkranes beauftragen zu dürfen. Dies setzt eine Ausbildung auf der Grundlage der berufsgenossenschaftlichen „Grundsätze für Auswahl, Unterweisung und Befähigungsnachweis von Kranführern“ BGG 921 voraus.

Niemand stellt in Frage, dass der Führer eines Kraftfahrzeuges im öffentlichen Verkehr neben dem praktischen Führen eines Kraftfahrzeuges auch die geforderte Kfz-Technik und die im Straßenverkehr geltenden Regeln beherrschen muss. Warum soll dies bei einem Kranführer anders sein? Auch er muss neben dem praktischen Kranfahren die notwendige Krantechnik, die Regeln der Physik und die geltenden Vorschriften kennen und dies durch eine Prüfung nachweisen.

Zur Zeit schreibe ich an einer Ausbildungsunterlage für Lkw-Ladestellenführer. Diese ließe sich mit vertretbarem Aufwand auf Fahrzeugkrane umschreiben. Was noch gebraucht würde, wären aktuelle Fotos von Kraneinsätzen und gegebenenfalls von Unfällen. Ferner müsste das Kapitel Krantechnik in einem für Kranführer notwendigen Umfang erstellt werden. Dies ließe sich aber nur unter Mitwirkung der wenigen deutschen Kranhersteller bewerkstelligen, insbesondere, was die Fotos und Zeichnungen betrifft.

Und zum Schluss

In diesem Rückblick konnten nicht Alle und Alles angesprochen werden. Das europäische Zusammenwachsen geht mit großen Schritten voran. Auch hier werden der BSK neue Aufgaben zuwachsen. So finden Vorschriften- und Normen-Setzung nicht mehr auf dem nationalen Parkett statt, sondern in Gremien der EG. Hier gilt es auch für die BSK sich für das Gewerbe nutzbringend einzumischen.

Für die Bewältigung dieser Aufgaben und für die Zukunft wünsche ich Ihnen und dem Verband ein herzliches „Glück auf“.

KM

Die schnelle Antwort per Fax: 06155/823032

**Ja, ich will das
KM-ABO!**



**KRAN
& SCHWERTRANSPORT
MAGAZIN**

- Ja**, schicken Sie mir das Kran-Magazin-Abo. Ich erhalte das Kran-Magazin sechsmal jährlich zum Preis von 35,79 EUR incl. Porto und Versand (Ausland 40,90 EUR). Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich gekündigt wird.
- Ja**, schicken Sie mir „Das große Buch der Fahrzeugkrane“ zum Preis von 75,66 EUR zzgl. Porto und Versand.
- Ja**, schicken Sie mir „Das große Buch der Fahrzeugkrane, Bd. II“ zum Preis von 65,44 EUR zzgl. Porto und Versand.
- Ja**, schicken Sie mir „50 Jahre Demag Mobilkrane“ zum Preis von 44,99 EUR zzgl. Porto und Versand.
- Ja**, schicken Sie mir „40 Jahre Kranbau in der DDR“ zum Preis von 49,00 EUR zzgl. Porto und Versand.

Abonnent

Werber

Name/Vorname	Firma	Name/Vorname	Firma
Straße/Postfach	PLZ/Ort	Straße/Postfach	PLZ/Ort

- Den Betrag buchen Sie bitte von meinem Konto ab.

Konto-Nr. _____ BLZ _____ Geldinstitut _____

- Scheck liegt bei Nachnahme Eurocard Visa gültig bis:

Card-Nr. _____



Datum _____ Unterschrift _____
Für Rückfragen und Informationen erreichen Sie mich:

_____ _____ _____

Immer mehr Leser informieren sich im KRAMAGAZIN mit Schwertransportmagazin, wenn sie über Entwicklungen im Kran-, Schwerlast- oder Nutzfahrzeubbereich auf dem Laufenden bleiben wollen. Denn sie wissen, dass das KRAMAGAZIN mit Schwertransportmagazin kompetent und sachlich über die aktuellen Trends der Technik und Neuentwicklungen sowie Einsätze unterrichtet.

Und darum entscheiden sich Tag für Tag mehr Leser für das KRAMAGAZIN mit Schwertransportmagazin.

Abonnement über den Buch- und Zeitschriftenhandel (ISSN 1435-3326) oder bei:

**KM-Verlags GmbH
Eichendorffstraße 47
64347 Griesheim**

0 61 55 / 82 30 30

0 61 55 / 82 30 32

hellmich@kranmagazin.de