

Binnenschiffkrane: Heben und Transportieren im nassen Element



Binnenschiffskrane sind eine absolute Rarität: Grizzly und Atlas sind in dieser Hinsicht echte „Exoten“.

Bei der Bergung von 32 Containern, die das Binnenschiff „Excelsior“ unplanmäßig in den Rhein bei Köln entlud, rückte die Barthel Schwimmkrane GmbH vor zwei Jahren mit seinen Schwimmkranen stark in das Blickfeld der Öffentlichkeit. Das Hauptgeschäft macht aber das Ein- und Auskranen von Brücken und anderer schwerer Teile aus.

Gegründet wurde das Unternehmen vor nunmehr 30 Jahren vom Bergungsexperten Norbert Barthel. Seine Ausbildungszeit hat Barthel in den 1960er Jahren eigentlich mehr unter Wasser als an Land verbracht. Er begann seine Karriere bei dem französischen Spezialunternehmen Sogetram mit einer Ausbildung zum „Froschmann“. Es folgten die Ausbildungen zum Marinetaucher, zum Flusspioniertaucher, zum Schiffstauer sowie zum Industrie- und Bergungstaucher. Abgeschlossen hat er die umfangreiche



Ausbildung als Industrie- und Bergungstauchermeister.

Danach war Barthel rund zehn Jahre bei Wilhelm Dahmen, dem seinerzeit größten Bergungsunternehmen im Binnenland mit Sitz in Duisburg. Zuletzt arbeitete er dort als Betriebsleiter. 1977 gründete er nach dem Niedergang des Bergungsunternehmens Dahmen sein eigenes Unternehmen.

Mit ins Boot holte er sich das Tauchunternehmen Schreiber, das als eigenständiges Unternehmen weiterbestand und bei Barthel nicht im operativen Bereich aktiv wurde. Die offizielle Bezeichnung lautete „Barthel & Schreiber GmbH“.

Anfangs nahmen die Taucharbeiten noch einen breiten Raum ein. Auch der jetzige Betriebsleiter Reimer Druschel

hat 1990 bei Barthel als Taucherlehrling angefangen. Ein wichtiger Aufgabenbereich war die Räumung von Munition und Bomben, die als Altlasten des Zweiten Weltkrieges unter den Fluss- und Kanalsohlen lagen. Mittlerweile ist der Bedarf an Taucharbeiten zurückgegangen, und der Schwerpunkt liegt heute beim Einsatz von Schwimmkranen.



*Heben und einschwimmen:
Bei Schiffskranen ist sowohl der Kapitän
als auch der Kranführer gefragt.*

Hauseigene Flotte legt am Unternehmensge- lände an

1997 gab es einen Wandel bei Barthel zumindest bei der Namensgebung. Ulrich Schreiber schied als Gesellschafter aus, neu herein genommen wurde Barthels Sohn Christian, studierter Wasserbauingenieur. Seitdem firmierte man unter Barthel & Sohn. Zwischenzeitlich hat Christian Barthel in einem eigenen Unternehmen die Tauchaktivitäten und kleinere Bergungsarbeiten sowie weitere Aktivitäten wie die Unterwasservermessung übernommen. Diesem Umstand trug das Unternehmen mit der Umfirmierung in Barthel Schwimmkrane GmbH Rechnung. 1997 wurde auch das 10.000 m² große Areal direkt an der Ruhr in Mülheim an der Ruhrorter Straße 122 gekauft. Die „hauseigene Flotte“ kann direkt am Unternehmensgelände festmachen.

Die Flotte besteht aus zwei Schwimmkranen, einem Schubboot und Arbeitsbooten. Die Abmessungen der Krane werden bestimmt von den Abmessungen der Binnenwasserstraßen, der Schleusen und der Brückendurchfahrtshöhen, was



Sprechen Sie uns an!
krane@hannover-leasing.de

Wir finanzieren Unerreichbares!

Maßgeschneiderte Finanzierungslösungen - Von Profis für Profis

HANNOVER MOBILIEN LEASING GmbH
Bavariafilmplatz 8, 82031 Grünwald
Tel.: 089/21104-128 / Fax: 089/21104-130
E-Mail: krane@hannover-leasing.de



HANNOVER MOBILIEN LEASING



Gerade beim Brückenbau sind „Grizzly“ und „Atlas“ gefragt.

für die „Mobilität“ von Binnenschiffkranen ein enorm wichtiger Aspekt ist.

Das Flaggschiff der Flotte ist der Kranponton „Atlas“, der 1999 von Barthel in Dienst gestellt wurde. Diese Schwimmkraneinheit misst, wenn sie auf dem Weg zu den Einsatzorten ist, in der Länge 84 m, in der Breite 11,40 m und in der Höhe

3,60 m. Am Einsatzort angekommen, so erläutert Betriebsleiter Druschel, werden zwei vorgespannte Pontoneinheiten an der Seite des Hauptpontons befestigt. Dann erreicht die Kraneinheit die Ausmaße von 42 m in der Länge und 22,80 m in der Breite. Ausgerüstet ist der „Atlas“ mit einem Gittermastkran, mit einem Schwenkradius

von 360°. Frei drehend kann der Kran bis zu 200 t bewegen. Wird der Gittermastkran an einer Position fixiert, kann er immerhin 300 t heben. Bei maximaler Last hat der Schwimmkran einen Tiefgang von gerade einmal 2,20 m.

Der Kranponton „Atlas“ verfügt über keinen eigenen Antrieb. Für das Verbringen zum und am Einsatzort wird das „hauseigene“ Schubboot „Büffel“ eingesetzt, dessen Namensgeber in Form einer Jagdtrophäe eines Kaffernbüffels im Büro von Norbert Barthel hängt. Der „Büffel“ mit einer Länge von 15,20 m, einer Breite von 9,50 m, einem Tiefgang von 1,60 m und einer Fixpunkthöhe von 3,80 m wird von zwei Schottelruderpropellern mit je 400 kW angetrieben.

Vielfältige Arbeitseinsätze

Der zweite „Kraftprotz“ in der Flotte ist der Schwimmkran „Grizzly“. In der Fahrt – der „Grizzly“ fährt im Gegensatz zum „Atlas“ mit eigener Kraft – misst das Fahrzeug 70,70 m in der Länge und 10,60 m in der Breite bei einer Fixpunkthöhe von 3,80 m. Für den Einsatz wird auch der „Grizzly“ umgebaut, um die entsprechende stabilisierende Arbeitsbreite zu

erhalten, wie Druschel erläutert. Dann misst der Schwimmkran 41,70 m Länge bei 20,40 m Breite und kann 200 t heben. Bei voller Last beträgt der Tiefgang 2,70 m. Beim Einsatz begleitet werden die Schwimmkrane jeweils von 9,20 m langen und 2,50 m breiten Arbeitsbooten, die mit Schubhörnern ausgestattet sind. Angetrieben werden diese Boote von einem Schottelruderpropeller mit 165 kW.

Die Arbeitseinsätze für die beiden Schwimmkrane sind vielfältig. Der Einsatz bei Havariefällen ist nur ein geringer Teil der Arbeit und war im Laufe der letzten Jahre – glücklicherweise – rückläufig. In den 60er Jahren – also noch weit vor der Unternehmensgründung – gab es jährlich im Binnenland 25 bis 30 Schiffsbergungen, in den letzten Jahren bewegte sich die Zahl der Schiffsuntergänge jeweils bei vier bis sechs. Allerdings sind diese Bergungen technisch viel komplizierter. Dies liegt nicht nur daran, dass die Schiffe 30 bis 40 m länger und ein bis zwei Meter breiter geworden sind, sondern auch an der Ladung, die eine aufwendigere Bergung erfordert.

Die Ursachen für den Rückgang der Unfälle sieht Barthel zum einen in der Tatsache, dass die Zahl der Schiffe, insbesondere die der alten, stark zurückgegangen ist, zum anderen im gewachsenen, hohen nautischen und technischen Standard wie Radar, Echolot und Funk sowie Bugstrahlanlagen. Die Schwimmkrane holen nicht nur gesunkene Schiffe aus dem Wasser, sondern auch ins Hafengebäude gestürzte Umschlagbrücken oder über Bord gegangene Container wie im Fall der „Excelsior“ in Köln. Immer wenn der Notfall eintritt, geht bei Barthel Schwimmkrane das Telefon, schließlich verfügt nur dieses Unternehmen über entsprechendes Bergungsgerät, und es steht daher als Einsatzpartner auf allen Notfallplänen der Bundesregierung beziehungsweise des Bundesverkehrsministeriums.

Auch als (Schwer-) Transportfahrzeuge tätig

Bei der Bergung gilt grundsätzlich das Prinzip „no cure no pay“ – also „Ohne Erfolg keine Bezahlung“. Ausschließlich für die relativ wenigen Einsätze im Havariefall kann der letzte deutsche Binnenlandberger seine Schwimmkrane nicht vorhalten, schließlich betragen die Anschaffungskosten pro Schwimmkran 8 bis 10 Millionen Euro, die jährlichen Unterhaltungskosten liegen bei 400.000 Euro pro Kran.

Das Hauptgeschäft bilden andere Tätigkeiten. Dazu zählen zum Beispiel der Brückenbau, der Brückenabbruch, der Schwergutumschlag, der Dükereinhub, der Einbau von Wehrverschlüssen und Sperrtoren, Pontontransporte, das Ziehen von Dalben und Kranumsetzungen. Unzählige spektakuläre Arbeiten haben die Schwimmkrane dabei absolviert und sich dabei zum Teil auch als (Schwer-)Transportfahrzeuge betätigt. So wurden über dem Rhein die Teile der Autobahnbrücken der A 44 bei Düsseldorf eingehoben. Auch die Spreebrücke am Kanzleramt in Berlin wurde von Barthel Schwimmkrane eingesetzt.

Gearbeitet wird auf den Binnenwasserstraßen in ganz Europa. So war der „Atlas“ von Februar 2006 bis zum März 2007 und von März bis September 2008 ununterbrochen auf der Donau bei Budapest bei drei Brückenbau-Projekten im Einsatz. Auf der Rückfahrt wurden in Bamberg und in Kostheim Arbeiten erledigt.

Machbar sind solche Einsätze nur mit einer engagierten Mannschaft. Auf elf feste Mitarbeiter können Barthel und Druschel zählen. Alle sind erfahrene Bergungsprofis. Bei Bedarf – wie zum Beispiel bei Havarieeinsätzen – kann man zusätzlich auf freie Mitarbeiter zurückgreifen, die meist zuvor Mitarbeiter des Bergungsunternehmens waren und sich in



Bei mehreren Brückenbauprojekten bei Budapest hatte der im Sommer 2008 in Barthel Schwimmkrane GmbH umfirmierte Binnenschiffkranbetreiber alle Hände voll zu tun.



Spezialbereichen selbstständig gemacht haben.

Doch die Rekrutierung von Nachwuchs gestaltet sich im Schwimmkranbereich gar nicht so einfach, schließlich sind hier sowohl Kran- als auch Binnenschiffkenntnisse unabdingbare Voraussetzung.

Auch wenn Barthel Schwimmkrane GmbH das letzte Bergungsunternehmen seiner Art in Deutschland ist, ist es dennoch nicht konkurrenzlos. Konkurrenz erwächst speziell bei Arbeiten im Kanalbereich durch die Autokrane. In vielen Fällen arbeitet man aber mit diesen Landkranen zusammen. Dann wird die schwere Last gemeinsam getragen.

Von Dr. Hermann Blankmann.

Auch für den Schwertransport auf Flüssen und Kanälen eignen sich die Schwimmkrane.

