

Vom Panzer zum Kran

In der DDR wurden ausgediente Panzerfahrgestelle mit einem Kranaufbau ausgestattet von Heinz-Herbert Cohrs



Man nehme einen russischen Panzer T 34, einen DDR-Autodrehkran ADK 125, einen Robur-Lkw-Motor samt Getriebe und eine Kranführerkabine von einem DDR-Bagger – das Resultat war das Hebegerät HG 125.

Bilder: Archiv

„Ausgediente Panzerfahrgestelle und Kranoberwagen zu geländetauglichen Raupenkranen umzugestalten, darf symbolisch durchaus für ‚Schwerter zu Pflugscharen‘ stehen.“



Heinz-Herbert Cohrs

Durchaus nüchtern war die Überschrift, unter der in einer ostdeutschen Fachzeitschrift 1979 über einen neuartigen Geländekran berichtet wurde: „Rationalisierungsmittel – Hebegerät zur Erhöhung der Effektivität und Sicherheit in Braunkohlentagebauen“. Dahinter verbarg sich jedoch ein mehr als erstaunlicher Werdegang, denn der Krantyp war nicht wie gewöhnlich auf dem Reißbrett entwickelt worden, sondern basierte auf der geschickten Kombination vorhandener Technik.

Der Wunsch nach einem geländegängigen Kran nahm zunächst im Braunkohlentagebau Oberlausitz Gestalt an. Ein Kollektiv realisierte die Aufgabenstellung, aus einem Autokran vom Typ ADK 125 und einem russischen 450-PS-Panzer T 34, dessen Technik noch aus dem Zweiten Weltkrieg stammte, einen geländegängigen Kran für den Tagebau zu entwickeln und zu bauen. In der Stahlbau-Werkstatt des Tagebaues wurde der Ringträger hergestellt, der die Verbindung zwischen der Panzerwanne und dem Kranteil übernahm. Der Ringträger wurde dort eingeschweißt, wo sich ursprünglich der drehbare Turm des Panzers befand. Querträger unterhalb des Ringes stabilisierten sicherheitshalber zusätzlich die Panzerwanne, weil hierzu keine statischen Spezifikationen vorhanden waren. Zudem wurde die Bugplatte des Panzers entfernt und durch eine Kabine ersetzt, weshalb auch sämtliche Bedienungselemente nach vorn verlegt werden mussten.

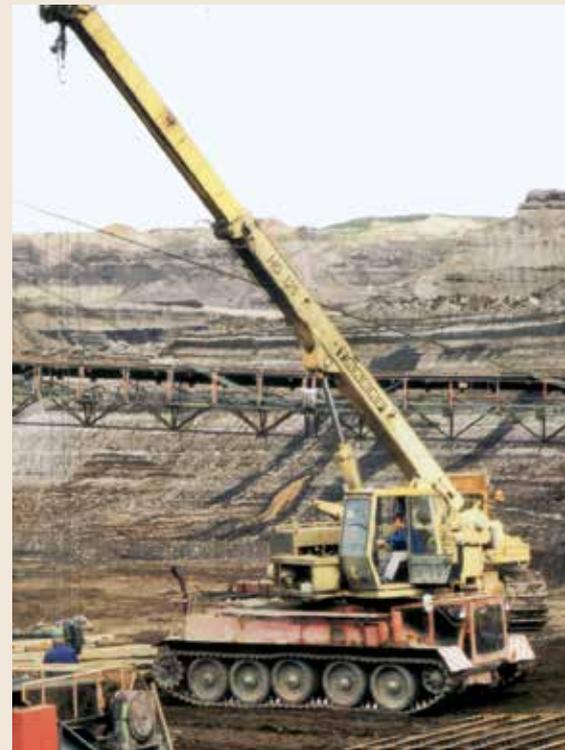
Der Kran, der nicht kippen konnte

Mannigfaltige Veränderungen waren auch beim Kranoberteil vonnöten. Anders als beim ADK 125 wurde es so umgestaltet, dass sich der Kranfahrer mit dem Oberteil drehen konnte. Dazu wurde auf der linken Seite ein Fahrerhaus vom DDR-Bagger UB 631 von Nobas montiert und auf der rechten Seite ein Antriebsaggregat für die Hydraulikanlage. Für diese Aufgabe wurde ein 75 PS starker 4-Zylinder-Dieselmotor eines DDR-Lkw des VEB Robur-Werkes Zittau zweckentfremdet. An den Motor wurde das Getriebe des Lkw mit konstant eingelegtem 2.Gang angeflanscht, um das erforderliche Drehmoment für den Antrieb der Hydraulikpumpe zu erreichen. In einem nachgeschalteten Verteilergetriebe befand sich eine Axialkolbenpumpe für das Hubwerk und eine Zahnrادpumpe für Drehwerk, Ausleger-Neigungszyylinder und Teleskopzylinder.

Eine interessante Besonderheit findet sich auch in der Standsicherheit des Krans. Abstützungen waren nicht vorhanden, denn der Unterwagen konnte dank seines hohen Eigengewichtes nicht umkippen. Dies wurde mit der höchstzulässigen Belastung und Überbelastungen ausgiebig getestet. Zur Erhöhung der Sicherheit erhielt das Panzerchassis außerdem durch Spindeln eine Federwegblockierung, um sich nicht seitlich neigen zu können.

Wegfall erhöhter Verhaltensanforderungen

Natürlich war das Hebegerät HG 125 gegenüber heutigen Auto- und Raupenkränen nicht gerade ein Athlet oder mit seinen Reichweiten rekordverdächtig. Aber immerhin erreichte der von 0 bis 63° hochstellbare, 7,96 m lange Grundausleger im austeleskopierten Zustand 11,46 m Länge und mit einem zusätzlichen Ausschub sogar 15,06 m. Die Krane befanden sich über mehrere Jahrzehnte im Einsatz. Ein wichtiger Vorteil dabei war, dass sie keine auch nur halbwegs hergerichteten Zuwegungen benötigten, um an ihre Einsatzorte zu gelangen.



Austeleskopiert erreichte der Ausleger 11,46 m Länge, mit einem zusätzlichen Ausschub waren sogar 15,06 m möglich; die Kabine für den Kranführer stammte von einem DDR-Bagger.