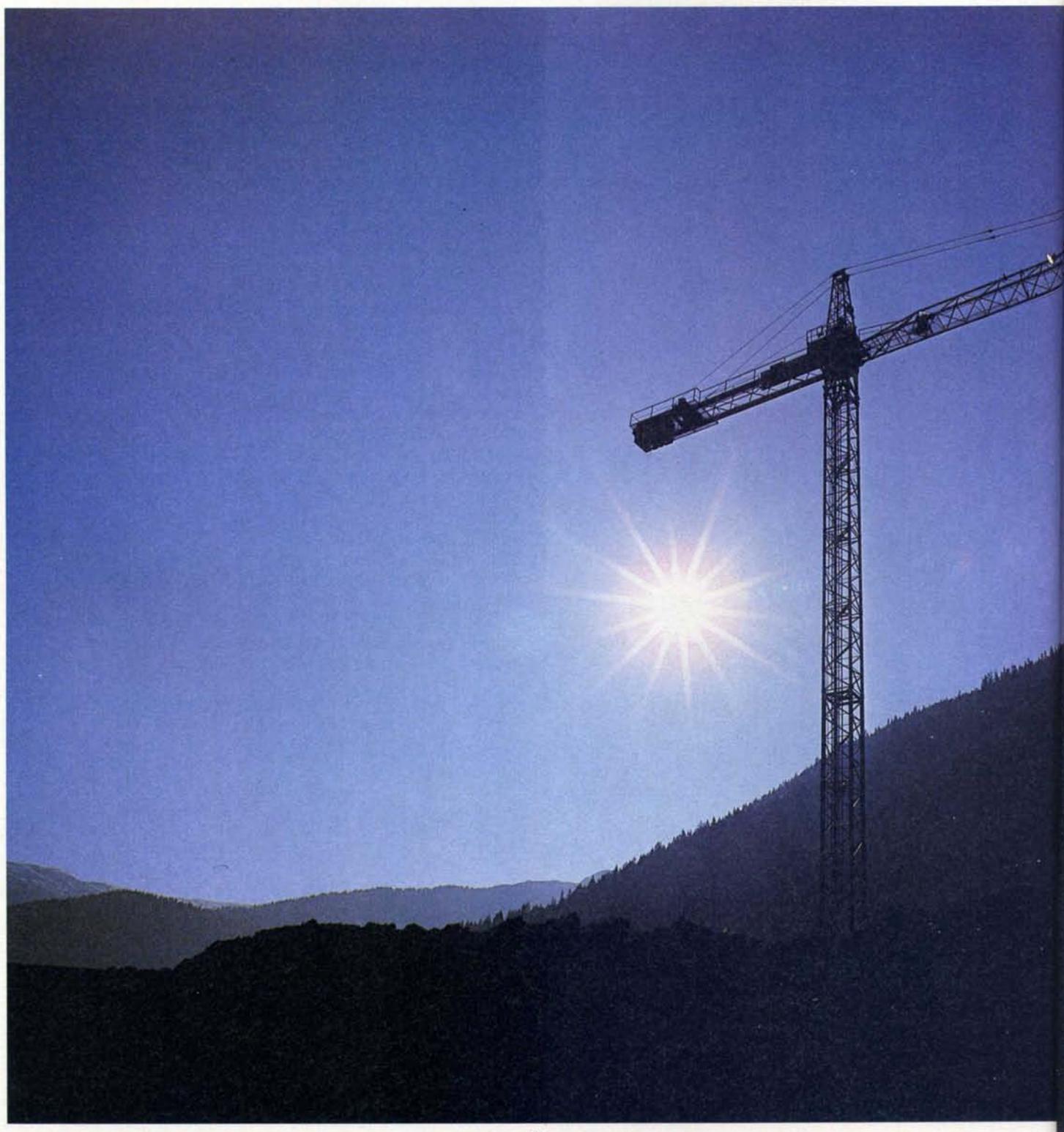
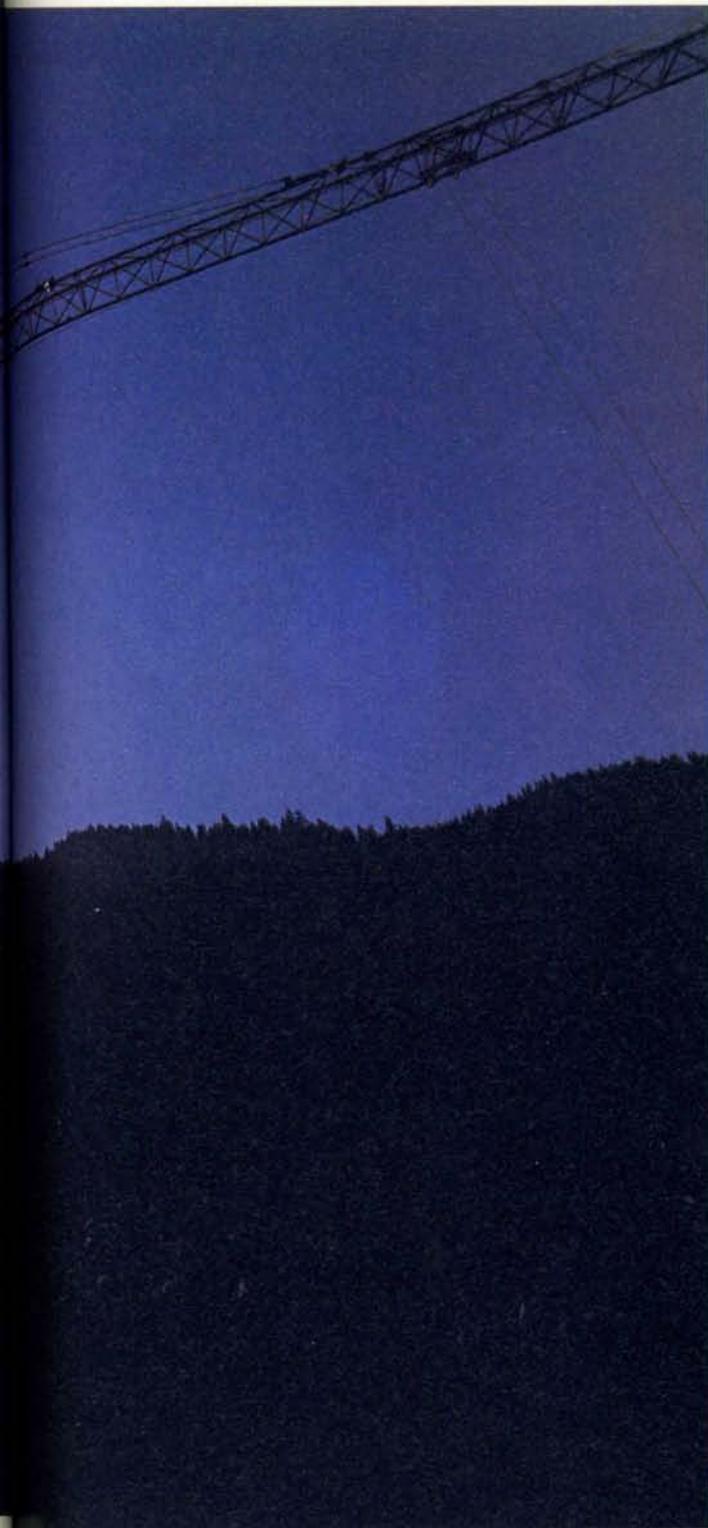


Himmelwärts.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts pflegte die damalige Robert Aebi & Co. intensive Geschäftsbeziehungen zu den Heilbronner Kranbauern. Diese führten dann 1929 zum Abschluss eines Generalvertretungsvertrages für die Schweiz. 1979 konnte die MAN Wolffkran GmbH ihr 125jähriges Firmenbestehen feiern.





Die Wolffkrane versetzten auf der Leipziger Messe des Jahres 1913 selbst «Seine Majestät, den Kaiser, zu Ausdrücken höchsten Lobes und Respectes», heisst es in der Messe-Sonderausgabe des Leipziger Tagblatts. Und weiter kann man darin lesen: «Geradezu phänomenal ist die Construction der renommierten Maschinenfabrik Julius Wolff & Compagnie aus Heilbronn am Neckar (Königreich Württemberg). Der Chefconstructeur dieses Unternehmens, Herr Ingenieur Gottlob Göbel, war höchstselbst anwesend, um der interessierten Fachwelt sein neuartiges Hebezeug zu präsentieren. Hierbei handelt es sich, wie der findige Constructeur selbst mitteilte, um ‚der Welt ersten schnell montierbaren und fahrbaren Baukran‘. Der auch als Turmdrehkran bezeichnete Gigant hat wahr-

haft herkulische Masse und Fähigkeiten. Seine Initiatoren versprechen sich von ihm nichts weniger als eine Revolution auf der Baustelle durch den besseren Transport der Materialien. Wird dieser ‚Kran‘ aber tatsächlich von unseren Herren Baumeistern acceptiert werden? Bei allen verständlicherweise optimistischen Verlautbarungen seiner Protégés aus dem Schwabenlande ist hier doch wohl eine gewisse Skepsis am Platze.»

Doch diese Skepsis war ganz und gar unbegründet. Der Kran überzeugte auf Anhieb. Bereits auf der Messe wurden einige Exemplare bestellt. Und wie in der Messezeitung nachzulesen ist, fehlte es auch nicht an Ehrungen: «Für ihre technische Glanzleistung zum Ruhme des Vaterlandes wurde die Julius Wolff & Compagnie mit der Verleihung einer Goldmedaille der Leipzi-



ger Messe geehrt.» Damit war der Grundstein für eine erfolgreiche Zukunft im Kranbau, den man 1891 in das Fabrikationsprogramm aufgenommen hatte, gelegt. Der Aufstieg zum erfolgreichen, weltweit bekannten Industrieunternehmen begann jedoch bereits 1854 mit der Gründung einer Eisengiesserei durch Josef Wolff.

Heute konzentrieren sich die Aktivitäten der MAN Wolffkran GmbH in Heilbronn, welche zur MAN-Gruppe von Europas grösstem Maschinen- und Anlagenbauer Gutehoffnungshütte Aktienverein (GHH) gehört, auf die drei Produktionsbereiche Turmdrehkrane, Drehkrane und Laufkrane. Mit einem Umsatzanteil von nahezu 50 Prozent bilden bis heute die Turm- oder Baukrane den traditionellen Produktionsschwerpunkt.

Auch in der Schweiz eroberten sich die Wolffkrane von Anfang an dank der schon damals hervorragenden Qualität bezüglich Material und Fertigung einen beachtlichen Marktanteil. Mit der Ablösung der alten Wippkrane durch die modernen Laufkatzenkrane konnte seit den sechziger Jahren diese bedeutende Stellung auf dem Schweizer Markt noch weiter ausgebaut werden. Bis heute wurden hier über 400 Wolff-Laufkatzenkrane verkauft. Und nicht wenige Bauunternehmungen nennen zehn und mehr davon ihr eigen.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts pflegte die damalige Robert Aebi & Co.





intensive Geschäftsbeziehungen zu den Heilbronner Kranbauern. Diese führten dann 1929 formell zum Abschluss eines Generalvertretungsvertrages für die Schweiz. Somit bestand, als 1979 die MAN Wolffkran GmbH ihr 125jähriges Firmenbestehen feiern konnte, die älteste Vertretung der Robert Aebi AG genau seit 50 Jahren.

Überdurchschnittliche
und unerreichte
Montagefreundlichkeit

Der Erfolg der Wolffkrane in der Schweiz ist ausser den vorgenannten Faktoren auch noch auf einige andere nicht unwesentliche Pluspunkte zurückzuführen:

- das ausgeprägte Qualitätsbewusstsein des Schweizer Bauunternehmers;
- das sorgfältig abgestufte Produkteprogramm;
- die seit 1964 gepflegte Systembauweise, welche eine kostengünstige Anpassung eines Krans an verschiedenste Einsatzbedingungen unter gleichzeitiger Kombinierbarkeit von Einzelteilen (Turmstücke Schienenfahrwerke, Kreuzrahmen, Kletterwerke) neuer und älterer Modelle erlaubt;
- die hohe Fertigungsqualität;
- die dank der zeitsparenden Bolzenverbindung überdurchschnittliche, unerreichte «Montagefreundlichkeit»;
- die Sicherheit und Zuverlässigkeit im Dauerbetrieb;
- das günstige Mietsystem für Krane und Zusatzausrüstungen;

- die sachkundige, auf kostensparende Installation ausgerichtete Beratung;
- die gesicherte Ersatzteilversorgung, der einwandfreie Baustellenservice und der leistungsfähige Reparaturdienst;
- die hohe Wertbeständigkeit.

Zum Jubiläum eine neue Krangeneration

1979 brachte die MAN Wolffkran GmbH eine neue Generation von Systemkränen im Leistungsbereich zwischen 60 und 260 Metern auf den Markt. Auch bei diesen neuen Modellen können Turmstücke, Kletterwerke, Kreuzrahmen und Unterwagen der älteren Wolffkrane verwendet werden. Genauso wenig hat sich etwas an der bewährten Schlagbolzenverbindung aller Turmelemente verändert.

Die Neuerungen beschränkten sich hauptsächlich auf die Drehteile:

- die separate Maschinenplattform für die Hubwinde und den Schaltschrank;
- die günstigeren Transportabmessungen durch den teilbaren Gegenausleger;
- die reduzierten Montagegewichte, da Turmspitze vom oberen Drehrahmen abnehmbar und Kabine am Drehrahmen verbolzt;
- der Ausleger kann am stehenden Kran verkürzt oder verlängert werden, da alle seine Stossverbindungen mit Schlagbolzen versehen sind;
- das um mehr als 30 Prozent niedrigere Transportvolumen des Drehteils durch transportgerechte

Systemmasse der Auslegerteile;

- die höhere Hubgeschwindigkeiten in den Hauptlastbereichen und der geringere Seildurchmesser, da Hubseileinsicherung zwei- und vierfach (für die grösseren Modelle) und Umsicherung durch einfaches Bolzenstecken in der Laufkatze;
- alle Antriebe mit Scheibenbremsen, Hubwinde grundsätzlich mit Schleifringläufermotor, Wirbelstrombremse und Fernschaltgetriebe;
- alle für Montage und Demontage lösbaren Kabelverbindungen mit Schnellkupplung.

Höchstleistungen beim Nationalstrassenbau

Auf Baustellen aller Landesteile beweisen die Wolffkrane seit Jahren ihre überdurchschnittlichen Qualitäten und die damit verbundene Zuverlässigkeit. Doch durch den Einsatz bei aufsehenerregenden Kunstbauten für das schweizerische Nationalstrassennetz erhielten diese stählernen Ungetüme noch zusätzliche Publizität.

Beispielsweise beim Bau der höchsten Brücke der Schweiz — der 678 Meter langen und 10 Meter breiten Ganterbrücke am Simplonpass. Die auf sieben Pfeilern ruhende Brücke wurde im Freivorbauverfahren erstellt und erreichte zwischen den beiden höchsten Pfeilern eine maximale Spannweite von 174 Meter.

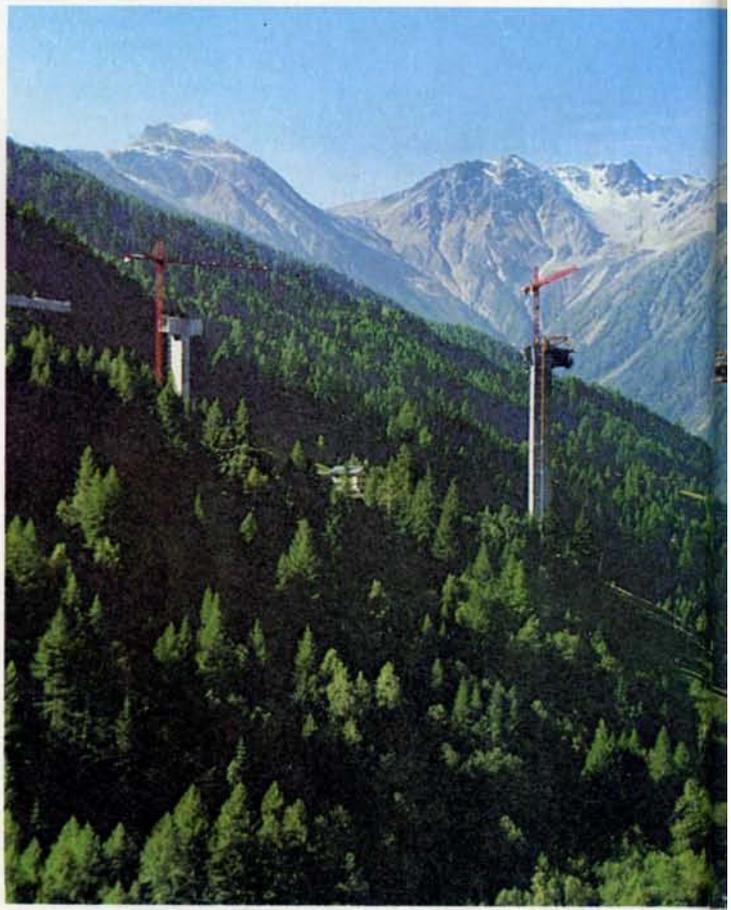
Am Pfeiler 3 — mit 148 Meter der höchste — stand der bis heute höchste Kran

der Schweiz, ein Wolff-Laufkatzenkran Modell F 90 SL mit 154,50 Meter Hakenhöhe und einer Ausladung von 45 Meter.

Welcher Dauerbelastung der Kran beim Bau dieses Pfeilers ausgesetzt war, mag die Tatsache verdeutlichen, dass während mehrerer Wochen in Tag- und Nachtschicht betoniert und pro Arbeitstag bis 4,5 Meter Höhe gewonnen wurde. Ursprünglich stand der stationär im Fundament verankerte Kran auf 19,5 Meter Hakenhöhe. Mit dem Baufortschritt wurde der Turm des Wolffkrans mit Hilfe des kraneigenen, anbau-

baren Kletterwerks freistehend bis zu einer Hakenhöhe von 46,5 Meter verlängert. Auf 34,95 Meter Höhe brachte man die erste Kranverankerung am Pfeiler an, wobei die Ankerplatten direkt mit den Armierungseisen des Pfeilers verschweisst wurden. Mit zunehmender Pfeilerhöhe erfolgte ein stufenweises Klettern des Krans und weitere Verankerungen auf 62, 84,5, 107 und 129,5 Meter Höhe.

Um die rund 400 Meter Seil aufnehmen zu können, wurde die grösste Hubwinde (45 kW) mit einer besonders grossen Seiltrommel





und einer Hubgeschwindigkeit von 130 Meter pro Minute bis 1,4 Tonnen eingebaut. Eine zusätzliche Schwenkbremse mit Fussbetätigung diente der Sicherheit im Falle eines Stromausfalls. Für das Kletterwerk wählte man eine verstärkte Konstruktion, welche das Klettern bis zu einer Windgeschwindigkeit von 40 Kilometer in der Stunde erlaubte.

Neben dem beschriebenen Kranmodell standen bei dieser Baustelle noch zwei andere Wolff-Laufkatzenkrane im Einsatz.

Auch beim Bau der bisher längsten Brücke der

Schweiz, dem Lehnenviadukt der Nationalstrasse N2 Basel—Chiasso in Beckenried, vertrauten die Bauunternehmer auf die vielfach bewährten Eigenheiten der Wolffkrane. Vier von ihnen erleichterten den Bau der 3150 Meter langen Zwillingsbrücke mit nicht weniger als 58 Pfeilern.

Gar neun derartige Krane bewährten sich beim Errichten der verschiedenen Viadukte der Monte Ceneri Nordrampe der Nationalstrasse N2

