

Vom Tiefbaubetrieb zum Kranunternehmen

Clausen Kran hebt und bewegt



von Erich Urweider

Neuster Technik gegenüber zeigt sich Firmeninhaber Gerhard Clausen sehr aufgeschlossen. Deshalb ist er auch Schweizer Premierenkunde des Liebherr LTM 1250-5.1, welcher mit dem Einmotoren-Konzept aufwartet.

1969 begann Leo Clausen mit einem Kettenlader für Aushubarbeiten. 1972 wurde dann der Grundstein für das Kranunternehmen gelegt, in dem ein PPM 1507 Teleskopkran in den Fuhrpark des Einmannunternehmens aufgenommen wurde. In der Folge wurden je nach Auftragslage Aushub- oder Kranarbeiten mit dem 15 Tonnen

Clausen Kran Brig ist bekannt für spektakuläre Kraneinsätze im Hochgebirge, insbesondere im Wallis. Wir haben Clausen besucht ...

hebenden Kran übernommen. Das Krangeschäft entwickelte sich sehr zufriedenstellend, so dass etwa zwei Jahre später ein weiterer Kran angeschafft wurde, ein PPM 2507 mit 25 Tonnen Hubkraft. Auch dieser wurde erfolgreich eingesetzt und nach weiteren zwei Jahren kam ein 40 Tonner ebenfalls von PPM in den clausenschen Fuhrpark. Dazu muss gesagt werden, dass PPM damals neben Grove die einzigen Kran-

bauer waren, welche Teleskopkrane mit Kabine im Oberwagen im Programm führten. Die Mutter von Gerhard Clausen machte 1975 übrigens als eine der ersten Frauen im Wallis den Lastwagenführerschein. Da mittlerweile auch immer öfters Kranzubehör transportiert werden musste, kam im selben Jahr ein Steyr Lastwagen mit 320 PS V8-Motor in Allradausführung in den Fuhrpark. Dazu kam ein zweiach-



Der erste Kran, ein PPM 1507 auf Saviem-Chassis mit MAN Motor.



Der nächst grössere Kran war ein PPM 2507.

1975 war eine Frau, welche den LKW-Führerschein macht und Mobilkrane fährt, eine Zeitungsmeldung wert

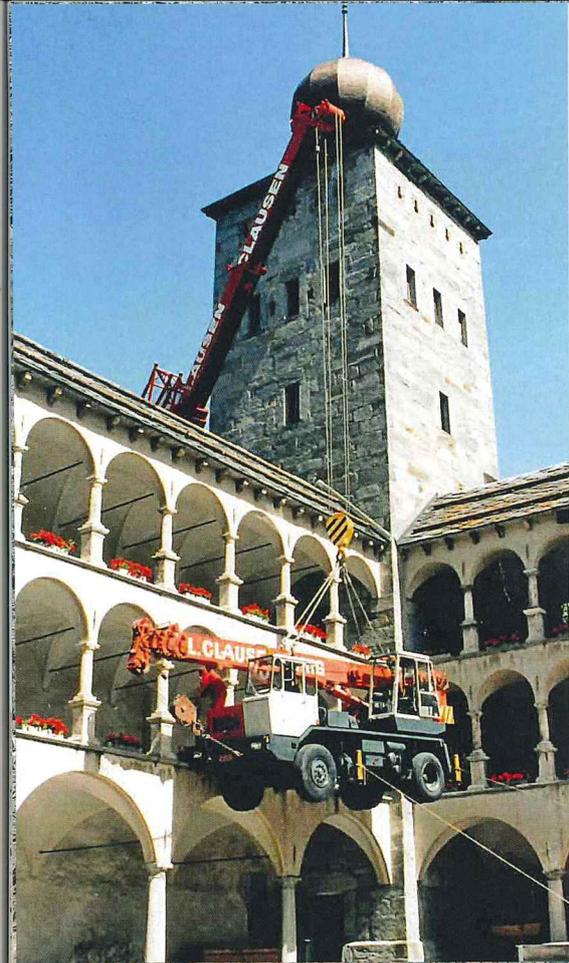


siger Goldhofer-Auffieger, welcher 5.0 m ausziehbar war. Nur wurde dieser erstmal nicht zugelassen, weil die Experten im Strassenverkehrsamt so ein Fahrzeug schlicht noch nicht kannten. Dazu muss man wissen, dass damals Kranausleger üblicherweise mit Nachläufern, die für den Holztransport entwickelt worden waren, transportiert wurden. Erst das Engagement vom Goldhofer-Verkäufer Max Roth und dem Goldhofer-Werk, welches die Verkehrstauglichkeit versicherte, brachte die ersehnte Zulassung. Nun galt es, mit dem Fuhrpark Geld zu verdienen, wobei man dank der Investition in die bereits erwähnten Produkte sehr gut aufgestellt war.

Der erste Liebherr Mobilkran

Liebherr entwickelte in den achtziger Jahren das LTM-Konzept, dieses überzeugte Leo Clausen und er kaufte sich einen LTM 1060. Er bekam 1986 einen der überarbeiteten Serie, welche bereits die dropneumatische Federung hatte. 1988 konnte der heutige Inhaber und Geschäftsführer Gerhard Clausen seine Lehre als Lastwagen-Mechaniker abschliessen und in den Betrieb eintreten. Im gleichen Jahr wurde ein Sattelschlepper der Marke Terberg angeschafft. Basis bot ein Volvo F12, welcher von Terberg in den Niederlanden zum Allradfahrzeug umgebaut wurde.

Die Fahrzeugwahl ergab sich aus der Nähe zur Volvo-Garage, in der Gerhard Clausen die Lehre absolvierte. Der Terberg wurde mit einer Wandler-Schaltkupplung (WSK) mit integriertem Retarder ausgestattet. Allerdings bot Terberg eine, für eine Allradzugmaschine, verhältnismässig niedrige Aufsattelhöhe. Dazu passend kam ein Doppelteleskopauflieger von Goldhofer, der dank der Teleskopierbarkeit von 10.0 m bis 2017 im Fuhrpark blieb und dann durch einen beinahe gleichen Auflieger ersetzt wurde. Die Unterschiede lagen in der neuen MPA-Achse und der hydraulischen Auffahrrampe für den Fahrzeugtransport. Beide Auflieger werden



Nach Zermatt ging es lange Zeit nur mit 28 Tonnen Gesamtgewicht, das bedeutete Demontage des Auslegers beim LTM 1160.

Weil der Mobilkran zu gross für die Türe war, musste er vom LTM 1100 in den Hof des Stockalperpalasts Brig eingehoben werden.



Betonmasten wurden mit dem Teleskopauflieger am Terberg 4x4 gefahren.



Der von Terberg in den Niederlanden umgebaute Volvo F12 im Einsatz für Bahntransporte.

bzw. wurden unter anderem auch für Bahntransporte eingesetzt.

2010 gelangte der erste MAN, eine dreiachsige Sattelzugmaschine vom Typ TGS in den Fuhrpark. Zwei Jahre später folgte wieder ein dreiachsiger Goldhofer-Tiefbettauflieger, dieser wurde mit einem Dolly bestellt, damit die Sattellast auch bei einem dreiachsigen Zugfahrzeug im erlaubten Bereich bleibt.

Kauf eines Raupenkran

2013 stiess der Liebherr LTR 1060 Raupenkran zum Maschinenpark, obwohl Liebherr Schweiz anfangs die Maschine gar nicht verkaufen wollte. Gerhard

Clausen hatte die Idee, einen solchen Kran zu erwerben, als er Bilder vom LTM 1035 sah, der auf einer Gebirgsbaustelle Vorspann von einem Raupenbagger benötigte. «Für solch eine Maschine findest Du doch niemals genügend Arbeit, überleg Dir das noch einmal», lautete die Antwort auf seine Anfrage bei Liebherr. Doch kurz darauf erhielt Clausen Kran den Auftrag, die Kaltwassergallerie auf dem Simplonpass rückzubauen.

Dafür war der LTR 1060 die Schlüsselmaschine, denn das Umsetzen des Krans ging jeweils bedeutend schneller als bei einem konventionellen Mobilkran. In einem Sommer wurden so 720 Ton-

nen Betonelemente, welche jeweils am Vortag geschnitten wurden, bewegt. Daraufhin folgten diverse Baustellen im Gebirge, welche internationale Beachtung fanden und den Namen Clausen Kran weit herum bekannt machten.

Im gleichen Jahr wurde eine dreiachsige MAN TGX-Sattelzugmaschine mit WSK gekauft. Speziell an dieser ist, dass sie das MAN Werk als vierachsige Schwerlastzugmaschine verliess, um danach beim Importeur Toni Maurer zum Dreiachser rückgebaut zu werden. Dies war preiswerter, als wenn sie ab Werk als Dreiachser bestellt worden wäre, und zwar nur wegen der Wandlerschaltkupplung, die bei den



Etwas ungewöhnlich, aber 1998 noch möglich: ein «Schienenkran» auf eigens gebauten Schienenfahrwerken. Von einer Triebzugkomposition konnte der Kran ungebremst bergwärts geschoben werden.



Der LTM 1035 unterwegs im Gebirge. Ein Vorwärtskommen war nur mit der Hilfe eines Raupenbaggers möglich.



Einsätzen von Clausen Kran unabhängig ist.

Flottenerneuerung

Der von NZG im Modell umgesetzte und auf 250 Stück limitierte Liebherr LTM1250-5.1 wurde 2016

angeschafft. Neben Liebherr Variobase, bietet dieser Kran auch Varioballast. Somit kann das Gegengewicht 80 cm näher an der Drehachse des Oberwagens angebracht werden, was den Drehradius verkleinert, aber je nach dem, mehr Gegen-

gewicht erfordert. Umgekehrt, und laut Aussage von Gerhard Clausen in über 90 % der Fälle, ist der Schwenkradius kein Problem und wenn die maximale Hublast nicht gefordert wird, kann so der eine oder andere Gegengewichtstransport entfallen. Auch über Variobase ist er voll des Lobes: «Der LTM 1250-5.1 war die erste Maschine damit und ich war sehr skeptisch. Doch es ist ein sehr gutes Instrument. Vor allem wenn die Abstützung aus irgendwelchen Gründen nicht komplett ausgefahren werden kann. Bei un-

Clausen in Zahlen

Gründungsjahr	1969 als Aushubbetrieb
Mitarbeiter	5 (inkl. Geschäftsleitung)
Homepage	www.clausenkran.ch
Mobilkräne	70 bis 250 Tonnen
Raupenkran	60 Tonnen
Lastwagen	2
Kranaktivitäten	seit 1972



Dank dem LTM 1250-5.1 von NZG wurde Clausen bekannter.

Original

Rückbau einer Kaltwassergallerie, kurze Rüstzeiten ermöglichten ein schnelles Vorwärtkommen.



Transport eines Panoramawagens der Matterhorn-Gotthard-Bahn in den Auhafen Basel. Von hier geht der Bahnwagen nach China.

Bilder-Sammlung Clausen



Zwei ungleiche Brüder im Werkhof in Gamsen.

seren Einsätzen, welche oft in engen Bergdörfern stattfinden, eine grosse Erleichterung.» Er mahnt aber im selben Atemzug zur Vorsicht: «Das System verleitet auch ein wenig zur Faulheit. Denn warum ein Hindernis bei der Abstützung wegräumen, wenn der Computer alles überwacht?»

Die Flottenerneuerung war damit aber noch nicht abgeschlossen, 2017 kam der Liebherr Vierachser LTM 1070-4.2 dazu und Ende des selben Jahres ein LTM 1130-5.1, beide Krane mit Variobase. Die Firma ist mit ihren fünf Mitarbeitern im Oberwallis zu Hause und mit dem aktuellen Fuhrpark sehr gut aufgestellt. Die Grössenbeschrän-

kung für die Teleskopkrane gibt jeweils der Touristenort Zermatt vor, da Clausen sehr oft dort im Einsatz steht, egal ob es nun um die Montage eines Baukrans oder um das Einbringen eines Generators für die Elektrizitätswerke Zermatt geht. Seitdem die Brücke beim Betonwerk unterhalb des Dorfes verstärkt wurde, kann auch mit grösserem Gerät problemlos hochgefahren werden. Früher musste oft der Ausleger vom Kran demontiert und auf der Baustelle wieder montiert werden. Ein verhältnismässig grosser Aufwand, der heute zum Glück eingespart werden kann.

Neben den Kranen von Liebherr, stehen zwei MAN-Sattelzugma-

schinen in dreiachsiger Ausführung im Fuhrpark. Der zweiachsige MAN 4x4, welcher als Lastwagen mit Kran oder als Sattelzugmaschine eingesetzt werden konnte, erfüllte die Erwartungen nicht wunschgemäss.

Deshalb wurde er nach relativ kurzer Verweildauer wieder verkauft. Als Ersatz kam ein weiterer dreiachsiger MAN TGS hinzu, womit der Fuhrpark aktuell komplett ist.



Erich Urweider ist Reaktoroperateur in einem KKW und bekannt durch seine Reportagen und Kalender zu Lastwagen-Themen.