

Wie der K10001 zu seinen Gewichten kam

Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre entwickelte man bei Paul Rosenkranz in Zusammenarbeit mit Faun und Krupp den damals größten Autokran der Welt, den K 10001.

Immer wieder tauchten Bilder und Artikel über diesen Großkran auf. Das Gerät wanderte im Lauf der Zeit von Rosenkranz zu Rosenkranz Richter, Kronschabel, Schmidbauer und landete schließlich in England bei Baldwins, wo er zunächst mit der Faun-Zugmaschine und später, aufgesattelt auf einen 4-achsigen Plattformwagen, von einer FTF-Zugmaschine gezogen, als Anhängerkran zum Einsatz kam.

Während heutige Krane über Gewichte aus Stahlguss verfügen, betrat man damals bei der Konzeption völliges Neuland. Um nun die Gegengewichte nicht zu groß ausfallen zu lassen, entschied man sich dafür, den Kran mit Bleigewichten zu ballastieren. Damit aber die Rohstoffbörse aufgrund des relativ hohen Bedarfs an diesem Metall seinerzeit nicht unnötig in Unruhe geriet, wurden die benötigten Mengen nach und nach eingekauft, gelagert und erst nach Vorliegen der benötigten Mengen das Blei entsprechend verarbeitet.

Nachdem der Kran unter anderem für den Bau des damaligen Olympiastadions in München 1972 im Einsatz war, ist er – gleichwohl schon in die Jahre gekommen – bei den verschiedensten Unternehmen, wie bereits berichtet wurde, im Einsatz. Selbst Anfang der 2000er-Jahre hat das Gerät noch Hübe verrichtet, allerdings dann als stationärer Hofkran beim niederländi-

Er war der größte Autokran seiner Zeit: der Rosenkranz K 10001 und es bedurfte für den Bau des Krans etwas Geduld. Warum, das berichtet Hans-Peter Weigel für *Kran & Bühne*.



Bilder: Jens Hadel

Der Rosenkranz K 10001 in den Farben von Sindorf

schen Unternehmen Sindorf. Von dort ging der Kran in Richtung Italien zu dem Unternehmen „Walter Tosto“.

K&B



Der Kran ohne seine Zugmaschine



Die Krankabine mit kantigem Design



Gegengewichte aus Blei waren ein neuer Ansatz