

Grösster Universalbagger aus Hamburg

Menck & Hambrock

M 251



Mit dem Menck M 251 schaffte NZG eine Modellikone, die heute sehr gesucht ist und zu ansehnlichen Preisen gehandelt wird.

von Ulf Böge

Die Firma aus Hamburg war immerhin die erste in Deutschland, die sich der Entwicklung und dem Bau von Seilbaggern widmete. Bereits ab 1900 gelang Menck & Hambrock mit Dampf-Löffelbaggern ein erfolgreicher Anfang. Es dauerte dann noch einmal 55 Jahre, bis der damals grösste «Baustellen-Seilbagger», der M 251 der Fachwelt vorgestellt wurde.

Menck & Hambrock hatte, wie viele Unternehmen, während des Zweiten Weltkrieges grosse Schä-

Die Universalbagger von Menck & Hambrock umgibt bis heute ein aussergewöhnlicher Kultstatus. Und das ist nicht ganz unbegründet ...

den erlitten. Weit über die Hälfte der Werksanlagen im Hamburger Stadtteil Altona waren zerstört. Gleichzeitig wuchs der Bedarf an Baumaschinen – insbesondere an Baggern – für den lang ersehnten Wiederaufbau. Aus Restbeständen konnten schon 1946 erste «Nachkriegsbagger» zusammengebaut werden. Und langsam nahm auch

die Konstruktionsabteilung wieder ihre Arbeit auf. Als Symbol des Neuanfangs, erhielten die neuen Baggertypen erstmals eine Nomenklatur aus Buchstaben und Zahlen, die dem jeweiligen Löffelinhalt in Kubikmetern entsprachen. So auch 1950, beim einst grössten Universalbagger, dem M 250, der speziell für grosse Erdbauvorhaben konzi-

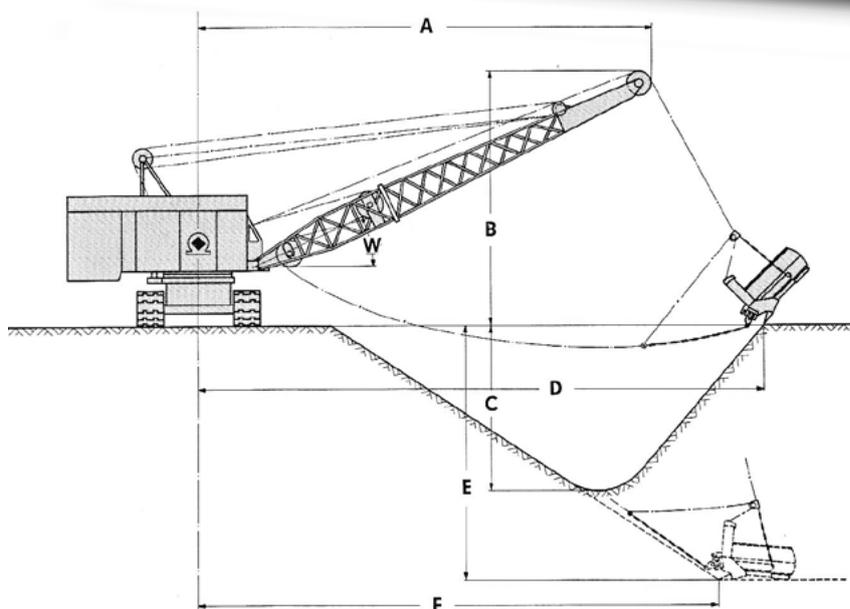


Kraftvoll zog der M 251 den Schürfkübel durch das Erdreich. Dabei besass der Bagger noch grosse Rollen anstelle der später auftkommenden Fairlead-Einrichtung.



Rechts: Einen Muldenkipper nach dem anderen konnte der geübte Fahrer dieses M 251 mit dem «Record-Eimer» üppig beladen. Damit alles «wie am Schnürchen» lief, sorgte noch gelegentlich der zweite Mann für technische Unterstützung. Gut zu erkennen sind die Schmieröl-Reserven auf dem Unterwagen ...

Grosse Reichweite: Die Schnittzeichnung des M 251 als «Eimerseilbagger» (mit erhöhtem Rollenbock), zeigte dessen Arbeitskurven recht anschaulich. Die Massangaben variierten mit der Wahl der jeweiligen Ausrüstungsvariante.



piert worden war. Rund 40 Stück setzte Menck bis 1955 ab, um dann den weiterentwickelten Typ M 251 präsentieren zu können.

Dieser neue Bagger war mit seinen rund 80 t Einsatzgewicht eine durchaus beeindruckende Baumaschine, die den Erfolg ihres Vorgängers ab jetzt fortsetzen sollte. Dafür war der M 251 durch die «verwindungs- und biegefest geschweisste Stahlkonstruktion des Oberwagens» besonders robust ausgelegt worden. Die Kraftübertragung vom Motor zum Windwerk erfolgte durch Zahnräder, die

in einem geschlossenen Ölkasten liefen. Ein Überlastschutz für den Motor, sowie das Windwerk waren durch eine Flächenrutschkupplung auf der Drehwerksgetriebewelle gewährleistet. Für schwerste Einsätze konnte zudem ein Drehmomentwandler eingebaut werden.

Diesel oder elektrisch

Als Antriebsquelle diente ein kraftvoller 12-Zylinder-Dieselmotor mit 254 PS – alternativ konnte auch ein Elektromotor mit 166 PS installiert werden. Bis 1962 hatte

der Unterwagen des M 251 je Seite vier Laufrollen, auf denen der Bagger knapp einen Kilometer pro Stunde zurücklegen konnte. Danach konnte wahlweise auch ein 5-achsiges Laufwerk gewählt werden, das dem Bagger noch mehr Standfläche und einen geringeren Bodendruck verschaffte. Zusätzlich waren auch breitere Bodenplatten lieferbar. Ein bewährtes Detail konnten die Entwickler des M 251 von den grossen Menck-Steinbruchbaggern übernehmen. Hierbei handelte es sich um die patentierte Drehverbindung zwischen



Ober- und Unterwagen durch einen Rollenkranz mit Kippschwelle und beweglichem Mittellager.

Für einen echten Universalbagger, waren natürlich auch für den M 251 alle üblichen Arbeitsausrüstungen verfügbar. Zudem wurde noch eine Hochbaukran-Einrichtung angeboten. In den meisten Fällen sollte der Bagger jedoch mit der Hochlöfleinrichtung sowie dem Gitterausleger zum Einsatz kommen. Hierfür standen neben verschiedenen Greifern auch die sogenannten «Record»-Eimer zur Verfügung. Noch bis 1964 be-

zeichnete Menck seine Schürfkübel so, was in Folge aus einem dementsprechend ausgerüsteten M 251 auch einen «Eimerseilbagger» machte. Dieser konnte dann mit maximalen Auslegerlängen bis zu 28 m zum Einsatz kommen. Da hierfür jedoch längere Seile benötigt wurden, waren laut technischer Beschreibung «abnormale Seiltrommeln» – also eine Sonderausrüstung – notwendig. Im Ausleger-Fussstück lief das Grabseil über seilschonende grosse Rollen mit, für den Schrägzug speziell profilierten, Seilkränzen. Die Schürf-

kübel waren mit einem «Gebiss» aus Mangan-Hartstahl ausgeführt und konnten in der grössten Ausführung bis zu bis 3.2 m^3 Material aufnehmen. Ein gefüllter Schürfkübel hatte dann schnell ein Gewicht von 8.9 t! Um hierbei nicht aus dem Gleichgewicht zu geraten, verfügte der M 251 über zwei Ballastkästen mit jeweils 14 t Gegengewicht. Dazu kam mit weiteren 5.5 t noch der Zusatz-Gewichtsklotz mit «Menck»-Schriftzug. Sicher und standfest konnte der Schürfkübel so bis zu 33 m ausgebracht werden. Grabtiefen bis zu



Der M 251 wurde natürlich auch oft als Hochlöffelbagger eingesetzt. Besonders für die Arbeit in Steinbrüchen und bei der Gewinnung von Rohstoffen war das die rationellste Art zu baggern. Nicht ohne Grund, war er daher auch international sehr begehrt: hier in Spanien.



Der Arbeitsplatz des Fahrers war grosszügig gestaltet. Alle Hebel hatten kurze Wege und die Pedale konnten bequem erreicht werden. Grosse Scheinwerfer sorgten auch bei Dunkelheit für gute Sicht.



17 m waren durchaus vorgesehen. «Ob alle Baggerleistungen erreicht werden können, hängt von der Art des Bodens und der Geschicklichkeit des Maschinisten ab.», schrieb Menck damals dem Bediener ins Stammbuch. Dieser hatte zumindest durch das getrennte Wendegetriebe, welches ihm das Fahren sowie die Dreh- und Auslegerbewegungen unabhängig voneinander möglich machte, ausreichend technische Unterstützung.

Überhaupt wurde beim M 251 auch viel an den Fahrer gedacht: Neben der bequemen Menck-

«Kleinhebele» sass er in einer von Motor und Winden getrennten, schallisolierten Kabine mit grossen Scheiben aus Sicherheitsglas. Eine motorunabhängige Warmluftheizung sorgte für die gewünschte Raumtemperatur. Natürlich hatte all das auch seinen Preis: Rund 260.000 DM wurden von Menck für diesen Bagger im Jahre 1965 verlangt. Zusammen mit dem ab 1966 eingeführten Nachfolgetypen M 260 wurden bis 1972 immerhin rund 80 Einheiten gefertigt. Mit dem dann vollhydraulischen M 750 H wollte Menck einen weiteren Seilbagger

in dieser Leistungsklasse anbieten. Leider wurden die Pläne durch das Aus der Firma im Jahre 1978 jäh beendet. Die Idee lebte jedoch weiter, denn dieser Bagger sollte schon kurz danach den Anfang der erfolgreichen Liebherr-Hydro-Seilbagger bereiten. 



Ulf Böge arbeitet seit drei Jahrzehnten in der Baumaschinenbranche und ist bekannt durch zahlreiche Fach-Publikationen.