

Einsatz vor türkiser Kulisse

In Wuppertal-Dornap demonstrieren die Franz Bracht KG am 23.07.2017 eine alte Förderbandbrücke. Sie ist Teil eines alten Kalkwerkes, das teilweise bereits abgerissen ist. Der Einsatz findet in unmittelbarer Nähe zum türkisblauen See im Steinbruch Wuppertal-Dornap statt. Im Einsatz ist ein Terex Demag AC 700 mit SSL-Abspannung und 140 t Ballast sowie ein Liebherr LTM 1400-7.1 mit 100 t Ballast. Bei dem Einsatz arbeitete der AC 700 mit einer Ausladung von 16 m und der LTM 1400-7.1 mit rund 10 m. Das Gesamtgewicht der Brücke lag bei ca. 145 t.

*Der AC 700 und der LTM 1400-7.1 von Bracht demonstrieren gemeinsam eine Förderbandbrücke.
Bild: Michael Bergmann*



Raffinerie-Einsatz

Im Rahmen von Wartungsarbeiten steht in der Wiener Raffinerie OMV der Tausch eines rund 13 t schweren Kolonnenkopfes an. Mit dieser vor allem planerisch anspruchsvollen Aufgabe wird der Krandienstleister Prangl beauftragt, der hierfür den Demag AC 1000-9 einsetzt. Obschon es für den Lastfall auch ein kleinerer Kran getan hätte, fällt die Wahl auf den Kran der 1.200 t-Klasse.

Sonst hätte man viel Gittermast über eine Rohrleitungsbrücke aufbauen müssen, was man aus sicherheitstechnischen Gründen vermeiden wollte. Ausgestattet mit 100 m Hauptausleger, seitlichem Superlift und 188 t Ballast hebt der Kran dann den inklusive Anschlagmitteln 13 t schweren Kolonnenkopf bei einer Ausladung von 60 m auf eine Höhe von 70 m.



Ganz schön eingekleimt: der Demag AC 1000-9 bei Wartungsarbeiten in der Wiener Raffinerie OMV.



Brückenbau

Liebherr-Krane spielen eine bedeutende Rolle beim Bau der neuen Queensferry-Crossing-Brücke über den Firth of Forth in Schottland. Mehr als zehn unterschiedliche Mobilkrantypen und Produkte aus drei Geschäftsfeldern von Liebherr kommen für die Dauer des gesamten Projekts zum Einsatz. So auch in einer frühen Bauphase die drei identischen Turmdrehkrane 630 EC-H 40 t, um die drei 207 m hohen Brückenpylone zu errichten, die als Stützen für die Queensferry-

Crossing-Brücke dienen sollen. Diese neue, 2,7 km lange Brücke ist die längste Schrägseilbrücke der Welt mit drei Pylonen. Die drei identischen Liebherr-Turmdrehkrane 630 EC-H 40 werden von zwei LR 1300 unterstützt. Einer der Krane ist hierfür auf einer Barke im Fluss montiert. Der zweite Kran steht am Ufer zur Unterstützung der Barke, das heißt zum Entladen von Bauteilen, die an den Fuß der Pylone transportiert werden.

Nach erfolgreichem Einsatz wird einer der drei 630 EC-H 40 mit einem LTM 1500-8 demontiert.



Brückenabriss

In Wuppertal hat man sich endgültig für den Abriss und den Neubau der maroden Brändströmbrücke entschieden. Die Brücke führt die B7 über eine der Hauptstrecke der Bahn. Nachdem der erste Termin für den Abriss vorschoben werden muss, da die Oberleitungen nicht abge-

hängt werden konnten, bleiben beim neuerlichen Versuch nur sechs Wochen, um die alte Brücke abzureißen und einen neuen Mittelpfeiler zu errichten. Für den Abriss der Brücke setzt Schares einen Liebherr LTM 1500-8.1 ein.



Beim Brückenabriss steht der LTM 1500-8.1 von Schares mit vollausgefahrenem 50 m Ausleger sowie 90 t Ballast an der Brückenkante und hebt bei rund 20 m Ausladung bis zu 45 t schwere Brückenteile.
Bild: Michael Bergmann

Der Seilkatalog



HANFWOLF

Seile + Hebetchnik · Folien + Verpackung



www.hanf-wolf.de

Bielefeld

Hannover

Kassel

Merseburg

Salzburg

Nagelneu und mit Funkfernsteuerung

Zum Aufbau einer Liebherr-Betonmischanlage schickt die ESB Kranverleih Transport und Hebetechnik GmbH ihren nagelneuen LTM 1070-4.2 ins Rennen. Liebherr hat bereits über 1.500 Geräte des 70-Tonnern dieser Baureihe verkauft. Dabei sind immer wieder technische Innovationen wie zum Beispiel Vari-oBase, ECOMode, neue Krankabine, neue einteilige Stahlfelge und die neueste Generation von Scheibenbremsen eingeflossen. Der neue LTM 1070-4.2 von ESB ist darüber hinaus mit einer kompletten Funkfernsteuerung ausgestattet, mit der alle Kranbewegungen außerhalb der Krankabine steuerbar sind.

Der Liebherr-Mobilkran LTM 1070-4.2 montiert das Unterteil des Beschickers der Liebherr-Mischanlage Betomix 2,5.



Brückenbehelf

Nachdem im Juli die Brändströmbrücke in Wuppertal demontiert worden ist, folgt nun eine Behelfsbrücke. Im August ist Colonia hier mit einem Demag AC 350-1 im Einsatz. Gerüstet ist der Kran mit seitlichem Superlift und vollem Superlift-Ballast. Bei Ausladungen von 15 bis 20 m sind hier Lastgewichte von 20 bis 25 t zu heben.

*In Wuppertal errichtet der Demag AC 350-1 von Colonia eine Behelfsbrücke an der Brändströmstraße.
Bild: Michael Bergmann*



Fertigelemente im Anmarsch

In Wuppertal entsteht an der Straße „Zur Werther Brücke“ eine neue Unterführung, die unter den Bahngleisen hindurchführt. Im August lädt die Franz Bracht KG mit einem LTM 1200-5.1 die am Bahnhof Oberbarmen vorbereiteten Unterführungs-Fertigelemente auf eine Transportkombi von Kahl Schwerlast. Im Einsatz ist dabei die 5-achsige Scania Zugmaschine des Unternehmens mit 3-Achs-Goldhofer-Tiefbett.

Nachdem die Ladung gesichert ist, geht es zur knapp 1,5 km entfernten Baustelle. Um diese zu erreichen, muss ein gehöriges Gefälle gemeistert werden. An der Baustelle selbst steht schon der LTM 1400-7.1 von Bracht bereit, um die Unterführungselemente unter die Schienen zu verlegen. Die Elemente bringen es auf ein Gewicht von circa 35 t, die auf eine Ausladung knapp 22 m gehoben werden müssen.



Kahl Schwerlast transportiert die Betonelemente zur Baustelle und hat dabei auch seine 5-achsige Scania-Zugmaschine im Einsatz.
Bild: Michael Bergmann



Der LTM 1400-7.1 von Bracht übernimmt auf der Baustelle das Einheben der Elemente.
Bild: Michael Bergmann



24 h auch für SIE jederzeit gern im Einsatz!

 sign of solutions

Projektierungen - Transportlogistik - Krandienstleistungen

Der größte und der kleinste ...

... Kran von ALE sind zeitgleich in London im Einsatz – allerdings an unterschiedlichen Stellen. Der AL.SK 190 ist bei den Bauarbeiten im Rahmen des Earls Court Development-Projekts im Einsatz. Hier montiert er 61 Portalbalken, die Stückgewichte von 80 bis 1.500 t aufweisen. Bei seinem Einsatz darf der 120 m hohe Kran keine Nachbargrundstücke überschwenken. Mit 4.300 t Tragfähigkeit ist der AL.SK 190 der größte Kran der ALE-Flotte und während seines Einsatzes auch der größte Kran Londons. Weitaus zierlicher dagegen ist der kleinste Kran von ALE – ein Servicekran in Leichtbauweise, der zeitgleich in Stratford im Osten Londons im Einsatz ist. Dort hebt er 1 bis 3,5 t schwere Komponenten auf das 124 m hohe Dach, auf dem der Kran aufgebaut ist.



Beindruckend: der AL.SK 190 von ALE im Einsatz in London.

Tunnelbau an der Mosel Text und Bild: Hermann Schulte

Altersschwache Tunnel bei der Bahn erfordern ohne Streckensperrung neue Arbeitsverfahren. So auch beim Tunnel Petersberg in Neef an der Mosel. Hier kommt ein neuartiges Bohrgerät zum Einsatz, das über der Einhausung der Tunnelbaustelle positioniert wird. Es frisst sich mit seitlich verfahrbaren Bohrern dann durch den Berg, um so das neue Tunnelprofil zu erstellen. Beauftragt mit der Montage des Bohrgerätes wird Steil Kranarbeiten aus Trier. Das Unternehmen setzt den Demag CC 3800 ein, der den anspruchsvollen Einsatz zu nächstlicher Stunde durchführt. Dabei gibt es nur wenige Zentimeter Spielraum, da das Gerät übergestülpt werden muss. Und auch die Platzverhältnisse für den Kran selbst sind äußerst beengt, was die Rüstarbeiten nicht gerade erleichtert – schließlich soll der Raupenkran mit 72 m langem Hauptausleger, 42 m Superlift-Ausleger und 245 t Grundballast gerüstet werden. Danach hebt der



Der Demag CC3800 von Steil Kranarbeiten hebt ein einer Tunnelbaustelle an der Mosel ein neuartiges Bohrgerät in Position.

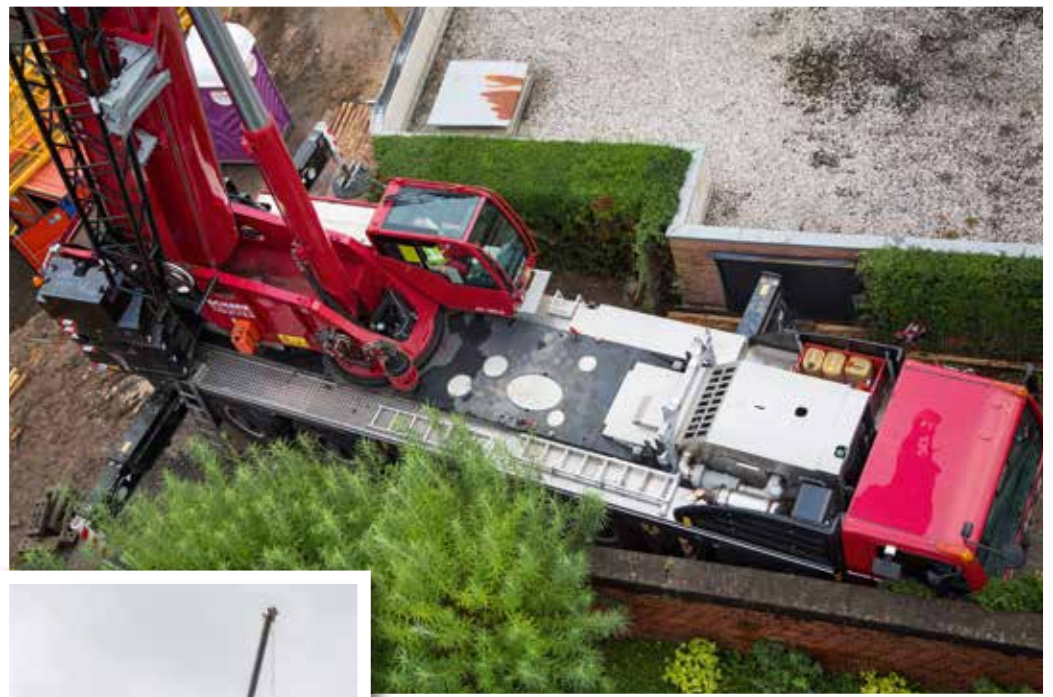
CC 3800 das 116 t schwere Bohrgerät das Gerät zunächst so an, dass ein Schwenk zur Montage des SL-Ballastes möglich wird. So

ausgerüstet wird das Bohrgerät dann bei 40 m Ausladung exakt an seine Position gehoben. Noch in gleicher Nacht folgt ein rund

35 t schweres Mittelteil, ehe dann in der nächsten Nacht die notwendige Steuertechnik eingehoben wird.

Eng, enger, engsten

Beengte Platzverhältnisse – treffender kann man die Umstände nicht beschreiben, die das Schares Team auf einer Baustelle in der Bonner Adenauer Allee in unmittelbarer Nähe zum Rheinufer erwartet: Die Mannschaft muss dort einen Turmdrehkran in einem Innenhof errichten, der nur durch eine schmale Zufahrt zu erreichen ist. Dies musste gleichzeitig als Stellplatz für den Mobilkran dienen, der für den Aufbau benötigt wird. Mit seiner Fahrzeugbreite von nur 2,75 m und dank seiner Ausstattung mit der IC-1 Plus Steuerung ein Job für den wendigen Demag AC 160-5. Er fährt auf der Bonner Baustelle rückwärts in die enge Zufahrt ein, wird dort auf dem engen Stellplatz positioniert und so abgestützt, dass er in einem Durchschwenkradius von 9 m arbeiten konnte. Dazu wird er mit 32,6 t teilballastiert und asymmetrisch mit drei unterschiedlich ausgefahrenen Basen abgestützt: Hinten jeweils mit der maximal möglichen Abstützung von 7,5 m (100 %), vorne links mit 5,3 m (50 %) sowie vorne rechts mit 2,52 m (0 %) – mehr lassen die Platzverhältnisse nicht zu. Damit ist der Kran jedoch in der Lage, die Lasten mit Maximal-Gewichten von 9 t brutto in Radien von 9 bis 29 m bei einer maximalen Hakenhöhe von rund 40 m von den Tiefladern zu heben, die unmittelbar vor ihm in der Zufahrt standen. Dazu wird der Demag AC 160-5 mit einer Auslegerlänge von 49,3 m und 3-fach-Scherung konfiguriert.



Die Turmdrehkranmontage muss der Demag AC 160-5 nur von einem sehr beengten Standort aus durchführen.