

Einsatz jenseits des Polarkreises



LTM 1750-9.1 mit demontiertem Hauptausleger.

Einen „Ausflug“ der Superlative unternahm der in Deggendorf beheimatete All-Terrain-Kran LTM 1750-9.1 der Kran Saller GmbH, um im nördlichsten Teil Norwegens die Türme für zwölf Windkraftanlagen zu montieren.

Der Windpark Raggovidda Berlevåg entsteht im Norden von Norwegen, unweit der Barentseeküste. Die Gegend ist sehr einsam, das nächste Dorf 35 km entfernt.

Die Windmühlen sind Teil eines ehrgeizigen, ökologischen Projektes. Der dort produzierte Strom speist eine 100 MW-Anlage, in der Wasserstoff und Ammoniak erzeugt werden soll, um die arktische Schifffahrt mit regenerativen Brennstoffen zu versorgen.

Der Einsatzzeitraum für das Deggendorfer Team unter der Leitung von Franz X. Saller lag zwischen dem 30. Juli und dem 8. Oktober dieses Jahres. Der Auftrag beinhaltete die Vormontage von zwölf Windkraftanlagen vom Typ Siemens Gamesa SWT-DD-120 mit je 4,3 MW und einer Nabenhöhe von 80 Metern.

Saller entschied sich für den Liebherr LTM 1750-9.1 im Rüstzustand TYVENZF 6,0 m mit 144 Tonnen Ballast. Die Besonderheit des Einsatzes bestand darin, dass der Kran im Windpark innerhalb von nur vier Stunden umgesetzt werden konnte. Die maximalen Lastfälle für den Autokran betragen 81 Tonnen (schwerstes Turmteil) bei einer Ausladung von 19 Metern.

Für den An- und Abtransport des Krans galt es, eine Strecke von 3.200 km zurückzulegen, dabei drei Länder zu durchqueren und stets gesetzeskonform zu bleiben. Das Saller-Team entschied, zunächst die 851 km nach Travemünde zu fahren, ab da per Fähre nach 847 Seemeilen (= 1.569 km) in Kemi (Finnland) anzulanden und von dort nach 583 km die finnisch-norwegische Grenze zu überque-

ren, um dann schlussendlich nach weiteren 200 km das Windparkgelände Raggovidda Berlevåg zu erreichen. Die Anfahrt wurde im Konvoi mit vier Fahrzeugen inklusive Kran durchgeführt. Aufgrund der norwegischen Achslastbeschränkungen von nur 7,5 t (bei gegebenem Achsabstand) musste der Kran auf 65 Tonnen abgerüstet werden. Um vom eigentlichen Gesamtgewicht von 108 t auf die geforderten 65 t zu kommen mussten der Ausleger und die Stützen abmontiert werden. Das mit 95 Tonnen schwerste Fahrzeug im Konvoi war eine Kombination aus Vierachszugmaschine und sechsachsigen Semitrailer für den Transport von Hauptausleger und Abspannung. Dieses Fahrzeug durfte aufgrund seines längeren Achsabstandes schwerer sein als der Kran.



Der fertig gerüstete LTM 1750-9.1 von Kran Saller.



Der LTM 1750-9.1 im Rüstzustand mit 144 Tonnen Ballast.



Einhub von WKA Turmsegmenten.



LTM 1750-9.1 mit Begleitkonvoi an der Fähre.

ANZEIGE

dechant
dnb
www.dnb.de

**MACH WAS
DAS BLEIBT!**
#Karriere - powered by dechant

dechant hoch- und ingenieurbau gmbh
Abt. Krauer-Strasse 3 | 96258 Weismain | Telefon +49 9575 982-0 | info@dnb.de