

Kamera erhöht die Kraneffizienz

Der Einsatz einer Hublastkamera erhöht nach Aussage von Orlaco die Effizienz von Turmkranen um mindestens 21 %. Dies hätten umfangreiche Tests ergeben, die das Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Ballast Nedam Materialverwaltung durchgeführt hat. Durch diese Kamera arbeitet der Kranführer während der „blind“ verrichteten Hubtätigkeiten schneller, sicherer und genauer. Die Verbesserungen können zum großen Teil der Tatsache zugeschrieben werden, dass der Kranführer selbst sieht, was er tut. Die Kamerasysteme, die während der Tests eingesetzt wurden, werden von Orlaco bereits seit zehn Jahren produziert. Im Laufe der Zeit konnten sie immer weiter verbessert und verfeinert werden. Das System besteht grob gesagt aus einer Autofokus-Zoomkamera, die auf der Laufkatze montiert ist, und einem 10“-Monitor, auf dem das Kamerabild drahtlos wiedergegeben wird. Die Kamera wird von einer Batterie gespeist, die ebenfalls auf der Laufkatze angebracht ist. Für das automatische Aufladen der Batterie bietet Orlaco zwei Lösungen an: der Autokontakt oder eine Solarzellenplatte. Der von Orlaco entwickelte Autokontakt besteht aus einem festen Teil mit einer Ladespannung, der auf dem Arm des Krans montiert ist, sowie einem zweiten Teil, der mit der Batterie auf der Laufkatze verbunden ist. Am Ende eines Arbeitstages wird die Laufkatze zurückgefahren, so dass beide Teile Kontakt haben – die Batterie wird automatisch geladen. Ein Kamerasystem zahlt sich natürlich besonders dann aus, wenn der Kranführer keine direkte Sicht auf die Last hat. Die Erfahrungen der Nutzer zeigen jedoch, dass die perfekte Draufsicht auch bei nicht „blind“ ausgeführten Arbeiten seine Vorteile hat. So versetzt das Kamerasystem den Kranführer in die Lage, die genaue Position des Hakens zu bestimmen und so Schwingbewegungen besser zu korrigieren.



Ein Jubelmonat

10-jähriges Jubiläum feierte im Sommer der Rostocker Krandienstleister Warnowkran, benannt nach dem Fluss Warnow, an welchem die Hansestadt liegt. Nicht ohne Stolz verwies Geschäftsführer Willfried Lehmann darauf, dass Warnowkran mittlerweile die einzige Kranfirma in Mecklenburg-Vorpommern ist, die nicht Niederlassung oder Zweigstelle eines überregionalen Groß-Krandienstleisters ist. Mit der türkis-blauen Flotte werden Arbeiten bis zu 100 t durchgeführt.



Foto: Ch. Schätzle

Mitte Juli diesen Jahres feierte dann die Salgert GmbH in Lohmar, nord-östlich von Bonn gelegen, ein ebenfalls rundes Jubiläum. In nunmehr 50 Jahren entwickelte sich aus einem Abschleppdienst ein Kranbetreiber mit einem äußerst modernen Fuhrpark. Dieser umfasst Mobilkrane bis 200 t Tragkraft sowie Schwer- und Spezialtransportequipment. Ergänzt wird das nicht zuletzt auf Kundenwünsche zugeschnittene Angebot um einen Gabelstapler- und Arbeitsbühnenverleih sowie um den Bereich der Betriebsumzüge. Die Gründung einer Niederlassung 1997 in Euskirchen ist dabei ebenso als eine Reaktion auf die Wünsche der Kunden nach schneller Verfügbarkeit zu werten.

Foto: S. Bergerhoff



Ein Bayer in Westfalen



www.schwerlast-nrw.de

In NRW gesichtet wurde im Juli der AK 850 GT samt einiger Begleitfahrzeuge sowie dem „Traumschiff“ bei der Abfahrt aus dem Chemiepark Marl.



www.schwerlast-nrw.de

Belegschaft spendet für Tsunami-geschädigte Schule in Sri Lanka

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Pfaff-silberblau Unternehmensgruppe, Friedberg/Derching, haben auch in bester Feierlaune bei ihrem diesjährigen Sommerfest an diejenigen gedacht, denen es weniger gut geht: Mit dem Erlös aus einer eigens organisierten Tombola, deren Preise das Unternehmen und seine Führungskräfte zur Verfügung gestellt hatten, sammelte die Belegschaft erste Gelder für den Wiederaufbau einer Schule in Sri Lanka, die durch die Tsunami-Katastrophe im Dezember vergangenen Jahres zerstört wurde. Weitere Einzelspenden wurden bis Ende Juli gesammelt. Die Region leidet nicht nur an den Folgen des Tsunamis, sondern ist auch vom anhaltenden Bürgerkrieg betroffen. Die Pfaff-silberblau Gruppe plant deshalb auch, die Schule langfristig weiter mit Spenden zu unterstützen. Für die sichere Übergabe und sinnvolle Verwendung des Geldes bürgen der Provinzgouverneur und die persönlichen Kontakte des Unternehmens zur Schule in Sri Lanka.

Bei laufendem Verkehr: Mehr als 1.800 t Stahl über die A8 verschoben

Weltneuheit: erstmalig wurde im Juli / August eine über 1.800 t schwere Stahlfachwerkkonstruktion im Taktschiebverfahren bei laufendem Verkehr über eine Autobahn verschoben.

Die Darmstädter Donges Stahlbau GmbH baut in Arbeitsgemeinschaft mit den Firmen Wayss und Freytag AG und Baresel AG für die Projektgesellschaft Neue Messe das Parkhaus über die Bundesautobahn A8: das zukünftige Wahrzeichen der Neuen Messe Stuttgart. Das neue 440 m lange, 100 m breite und bis zu 22 m hohe Messeparkhaus erstreckt sich quer über die Autobahn Stuttgart-München. 13.500 t schwer, besteht das Bauwerk aus zwei Riegeln, den so genannten „Fingern“ und überspannt in 10 m Höhe stützenfrei 100 m lang die Autobahn. Es verfügt gleichzeitig über eine Brückenfunktion für Radfahrer und Fußgänger zwischen der Neuen Messe auf der Flughafenseite südlich der Autobahn und der Plieninger Seite. Dieses Brücken-Parkhaus bietet auf 124.700 qm, der Größe von 15 Fußballfeldern, Platz für rund 4.000 Fahrzeuge. Die Eröffnung des insgesamt 73,5 Millionen € teuren Projekts ist für das Frühjahr 2007 geplant.

Jeder der zwei 34 m breiten nebeneinander liegenden „Finger“ der Parkhaus-Konstruktion besteht aus mehreren hintereinander liegenden Teilbaukörpern; ein Teilbaukörper wiederum aus drei parallelen, durch quer verlaufende Verbunddecken-Träger miteinander verbundene, 22 m hohe Fachwerkscheiben. Die Untergurte der Fachwerkscheiben sind für die beim Verschieben auftretenden Belastungen speziell verstärkt. Je drei der in der



Fachsprache „Schüsse“ genannten Bauteile werden in insgesamt sechs Vorgängen mit Hilfe des aus dem Brückenbau bekannten Taktschiebverfahrens bei laufendem Verkehr in ihre Endposition über die Autobahn verschoben. Am 30. Juni 2005 wurden in einer weltweit erstmaligen Aktion die 1.837 t Stahl des ersten Schusses mit Hilfe von hydraulischen Pressen, den Litzenhubgeräten, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 6 m in der Stunde über die mit 120.000 Fahrzeugen pro Tag stark befahrene Autobahn geschoben: am hinteren Ende der Fachwerkträger befestigt, verlaufen Litzenbündel entlang der Unterseite der Konstruktion bis zu den Litzenhubgeräten. Bei jedem Pressenhub wird das Litzenbündel verkürzt, so dass sich die Konstruktion Stück für Stück auf einer eigens montierten Hilfskonstruktion nach vorne schiebt. Die Fachwerke gleiten dabei über Stahlwippen, die auf Haupt- und Hilfsstützen im Abstand von 18, 27 und 36 m angebracht wurden. Als Gleitmittel sorgen mit Fett bestrichene Teflonplatten für möglichst wenig Reibungswiderstand zwischen Wippen und Trägern. Messtechnisch wird immer wieder überprüft, ob der Verschiebungsvorgang kantungsfrei und innerhalb der vorgegebenen Toleranzen verläuft. Nach etwa 12 Stunden Verschiebung über eine Strecke von exakt 75 m, 11 cm und 7 mm konnte Gerald Götz, Projektleiter der Donges Stahlbau GmbH, zufrieden feststellen: das geplante Verschiebziel auf dem Mittelstreifen der A8 wurde problemlos erreicht. Am ersten August 2005 fand dann der zweite Verschiebungsvorgang – nunmehr für den ersten Schuss des nördlichen „Fingers“ – statt. Auch diesmal konnte das Team einen störungsfreien und planungsgemäßen Verschiebung feiern. Auf den Vormontageplätzen auf der Plieninger Seite wurden anschließend bereits die nächsten Fachwerkträger vormontiert, um sie einheben und als nächsten Schuss auf der Südseite für den Verschiebung in Richtung Messengelände vorbereiten zu können. Der zweite Teilbaukörper des südlichen „Fingers“ war für Ende September 2005 geplant und sollte zusammen mit dem ersten ganz über die Autobahn verschoben werden. In diesem Schuss war die Betonplatte für die unterste Parkdecke bereits eingebaut. Beim diesem Verschiebungsvorgang wurden damit insgesamt 5.400 t, davon 3.300 t Stahl und 2.100 t Beton, verschoben.

Once again: Großkran-Einsatz in China

Der Manitowoc Raupenkran Modell 18000 beim Bau des Fuyang-Kraftwerks in der Nähe der chinesischen Stadt Zhoupeng in der Provinz Anhui. Stückgewichte bis zu 250 t mussten dabei eingehoben werden. Der Kran kam mit 106 m Hauptmast und 39,6 m langem Wippausleger zum Einsatz.



Perkins 400er Motorenserie mit „Queens Award for Enterprise“ ausgezeichnet

Erfreuliches hatte Perkins im August zu vermelden. Der Perkins Shibaura Engines Limited wurde der „Queens Award for Enterprise“ auf internationaler Ebene für die Motoren der 400er Serie, die nach Nord-Amerika, Europa und in den Nahen Osten exportiert werden, verliehen.

Diese kompakten Motoren decken bei 3000 U/min den Bereich von 10 bis 45 kW ab, einsetzbar in Geräten unterschiedlichster Anwendungen, wie der Rasenpflege und im Baumaschinenbereich sowie für allgemeine Industrieanwendungen in Schweißgeräten und Pumpenpanlagen oder auch ganz speziell für Beleuchtungsmasten, in Stromerzeugern oder Hebebühnen.