

# Felbermayr hat den Auftrag – Grohmann z

**Dass große Raupenkrane derzeit besonders gefragt sind, das ist kein Geheimnis. Wie begehrt die Traglast-Boliden sind, offenbarte sich bei einem Einsatz in Bayern.**

Dort wird in Irsching derzeit mit Hochdruck an der Erweiterung des bestehenden Kraftwerks gearbeitet. Dabei werden schwergewichtige Komponenten verbaut. Generatoren, Turbinen, Trafos: eben alles, was so ein Kraftwerk braucht, bringen jeweils bis zu 350 t auf die Waage. Das ruft natürlich entsprechend leistungsfähige Krane auf den Plan.

Im April wurde wieder Material für die Kraftwerkserweiterung angeliefert. Die Kraftwerkskomponenten hatten auf Binnenfrachtschiffen den Donauhafen in Kelheim erreicht und sollten dort für den weiteren Straßentransport umgeschlagen werden.

Mit dem Umschlag und dem Weitertransport zur Baustelle war das österreichische Kran- und Schwertransportunternehmen Felbermayr beauftragt worden. Doch das Unternehmen steckte in einem Dilemma,

denn sämtliche der in Frage kommenden Krane der Felbermayr-Flotte – zwei Liebherr-Raupenkrane vom Typ LR 1750 und ein LG 1750 – waren bereits anderweitig im Einsatz. So griff man auf Unterstützung aus Berlin zurück und mietete für den Auftrag den LG 1750 von Grohmann an.





## Jobdaten:

- Kran: Liebherr-Gittermast-Mobilkran LG 1750 mit SDW-Rüstzustand**
- Hauptausleger 35 m
  - Derrickauser 31,5 m
  - 170 t Drehbühnenballast
  - 175 t Schwebeballast bei 20 m Radius
  - Lastfall maximal 380 t bei 16 m Ausladung

Für die Entladung der Lastkähne wurde der LG 1750 schließlich mit 35 m langem Hauptmast und Derrickauser im Donauhafen aufgebaut. Bis zu 380 t schwer waren die Kraftwerkskomponenten, die der Raupenkran aus den Laderäumen der Binnenschiffe hievte.

Ein großes Aufgebot an mehrachsigen Plattformwagen und Zugmaschinen stand bereits für die Aufnahme der Komponenten bereit.

Der Generator – mit 380 t Gewicht der schwerste Brocken am Haken des Großkrans – wurde auf 18 Goldhofer-Achslinien abgesetzt. Für diesen Hub war der LG 1750 mit insgesamt 345 t Ballast ausgestattet worden. Die 175 t Schwebeballast wurden dabei auf 20 m Radius ausgefahren.

Fünf Tage dauerte dann die Reise der schweren Last zur

knapp 60 km entfernt gelegenen Baustelle. Einen seltenen Anblick boten die zusammengekuppelten Fahrzeuge, als der Weltenburger Berg bewältigt werden musste, der mit 14% Steigung steilste Streckenabschnitt. Über 80 m lang war das Gespann, das den Generator den Berg hinauf schaffte: fünf Zugmaschinen, der allein schon 27 m lange Plattformwagen und eine Schubmaschine. Zusammen gerechnet kam hierbei die beeindruckende Motorleistung von rund 4.000 PS zum Einsatz.

Wer sich für diesen Schwertransport interessiert, der kann ihn detailliert im SCHWERTRANSPORTMAGAZIN Nr. 17 nachlesen. **KM**



345 t plus 175 t Schwebeballast kamen bei diesem Hub zum Einsatz.