

Trio mit Neuling

Großkran-Treffen in Itzehoe: dort hoben die Terex Raupenkranne CC 2500-1, CC 6800 und Superlift 6800 eine 120 m lange Stabbogenbrücke ein.



So lässt es sich aushalten: Vom Ufer aus hatten diese Zaungäste einen optimalen Blick auf das Geschehen.

Mit dem Aufsetzen der Brücke auf 20 m hohe Pfeiler wurde somit eine weitere Lücke beim Ausbau der A23 Hamburg-Heide geschlossen. Beteiligt an diesem Hub waren die Krandienstleister Ulferts & Wittrock, Wagenborg Nedlift und Sarens. Für den Superlift 3800 von Ulferts & Wittrock war dieser anspruchsvolle Hub zugleich die Einsatzpremiere.

Trotz der Komplexität eines Hubs mit drei Kranen hatte sich das Unternehmen vor allen Dingen aus einem Grund für diese Variante entschieden: „So konnten wir auf den zeit- und kostenintensiven Bau einer Hilfskonstruktion verzichten“, erklärt Kranfahrer Albert

Schrör von Ulferts & Wittrock. Doch bevor die Krane zum Einsatz kamen, musste die 1.200 t schwere Brücke erst einmal mit

„Wir waren einfach gespannt, wie sich der „Neue“ bei seiner Premiere schlagen würde.“

beträchtlichem Aufwand in Hubposition gebracht werden. Zwei Schwertransportmodule verfuhr den Stahlkoloss in einem ersten Schritt auf die Baustelle an das Störufer. Dort wartete ein Ponton, auf den der vordere Transporter samt Brücke auffuhr. Anschließend schob das hintere Transportmodul den Ponton mit seiner Last auf

die gegenüberliegende Seite des Flusses, wo die Brücke von einem weiteren Schwerlastmodul „in Empfang genommen“ wurde.

Nachdem die Brücke die exakte Hubposition parallel zu den Pfeilern erreicht hatte, konnten die Teams die Last anschlagen. Auf der einen Seite operierte der stationär montierte CC 6800. In SSL-Ausstattung mit 50 m Hauptausleger nahm er mit 600 t den Löwenanteil Brückengewichts auf. Am anderen Ufer nahmen der CC 2500-

1 SSL-Ausstattung mit 42 m Hauptausleger und der Superlift 3800 die übrigen 600 t zu gleichen Teilen an den Haken.

Der Superlift 3800 kam hierfür in SSL-Ausstattung mit 42 m Hauptausleger sowie 100 t Superliftgegengewicht und 150 t Oberwagenballast zum Einsatz. Außerdem war der Kran für diesen Hub mit dem Vario Hook in 10-facher Einsicherung ausgerüstet. „Unsere Erwartungen an den neuen Terex Superlift 3800 bei seinem ersten Einsatz in unserem Unternehmen waren natürlich sehr hoch – wir waren einfach gespannt, wie sich der „Neue“ bei seiner Premiere schlagen würde“, berichtet Kranfahrer Schrör.



Die drei Raupenkrane mussten bei dem Brückenhub absolut synchron arbeiten. Der Superlift 3800 hob den größten Teil des Brückengewichts.



▲ Auf zwei Selbstfahrern wurde die Brücke zunächst auf die Baustelle an das Störufer gefahren. ▼

Die hohen Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Bereits beim Verfahren auf die Baustelle machte sich die transportoptimierte Konstruktion des neuen Krans buchstäblich bezahlt: Das Unternehmen benötigte gerade einmal 20 Lkw, um alle Teile des Krans vor Ort zu bringen. So befand sich beispielsweise der Oberwagen mit montiertem Mittelstück auf nur einem Transportfahrzeug. Dadurch sparte man nicht nur einen Lkw ein, sondern auch Zeit beim Aufbau.

Zudem erwiesen sich die ringsum angebrachten Plattformen und Handläufe für die Monteure als vorteilhaft, die sich beim Aufbau nicht über die





▲ Nachdem die Brücke auf Selbstfahrem zur Baustelle gelangt war, wurde der vordere Teil auf ein Ponton aufgefahren. ▼

„unwegsamen“ Ketten bewegen mussten. Die Ketten wiederum sorgten dank ihrer besonders breiten Bauweise für beste Handlingeigenschaften des Krans auf der Baustelle, da sie den Bodendruck reduzieren.

Die Herausforderung bei solch einem Hub ist neben der exakten Ausbalancierung der Last die absolute synchrone Koordination aller eingesetzten Krane. Hierbei erwies sich die Terex Kransteuerung IC-1 als ideal, mit der alle drei Krane ausgestattet sind. „Mit ihr hat-



Die Brücke wurde in die exakte Hubposition gebracht, bevor sie angeschlagen wurde.



ten wir die Gewichtsverteilung jederzeit im Blick“, betont Albert Schrör, aus dessen Sicht sich der Superlift 3800 Kran bei seiner Einsatz-Premiere bestens bewährt hat: „Der neue Superlift 3800 ist nicht nur absolut feinfühlig zu fahren, sondern auch unglaublich präzise“, berichtet er.

So konnte er gemeinsam mit seinen Kollegen in den anderen

Terex-Kranen die Brücke mit der erforderlichen Präzision auf die vorgegebene Höhe von 20 m anheben und mit einem gleichmäßigen Schwenk auf die Betonpfeiler setzen. Nach rund fünf Stunden war der Job im vorgegebenen Zeitplan erledigt und damit eine weitere Lücke beim Ausbau der A23 geschlossen.

KM