Das war das Jahr 2014: Der Versuch eines Rückblicks!

Durchwachsen – ist dies der Begriff, der das Jahr 2014 beschreibt? Stark gestartet, stark nachgelassen! Deutschland im Konsumfieber, in einer Welt, in der neue kalte und heiße Krieger den Ton angeben.

2014 wird auf jeden Fall in Deutschland als das Jahr in Erinnerung bleiben, in dem „Die Mannschaft", wie die ausländische Sportpresse das deutsche Nationalteam bezeichnet, Fußball-Weltmeister wurde. Und 2014 wird meteorologisch als das Jahr in die Geschichte eingehen, in dem es keinen Winter gab.

Winterlos ins Jahr – das blieb nicht ohne Folgen. Zahlreiche Baustellen liefen durch und dann fehlten die Folgeaufträge. Hinzu kam der neue kalte Krieg zwischen der EU und Russland samt Embargo als Folge der Ukraine-Krise, der die Exporte in diese Region nahezu zum Erliegen brachte.

Entsprechend verlief die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. In der zweiten Jahreshälfte rettete nur noch der starke Konsum die deutsche Wirtschaft vor einer Rezession. Und diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Geschäftsberichten und Jahresrückblicken wider, die in den vergangenen Wochen die KM-Redaktion erreichten.

Der VDMA zum Beispiel zieht für seine Mitgliedsunternehmen ein positives Fazit und meldet, dass bei den Baumaschinen „der Auftragseingang in den ersten neun Monaten im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres sechs Prozent im Plus" liegt und „sich nach einem ausgedehnten Sommerloch wieder" stabilisiert. „Vorne liegen Erdbaumaschinen mit einem Plus von 12 Prozent und Straßenbaumaschinen mit einem Plus von 10 Prozent. Im Hochbaumaschinenbereich sind dagegen Rückgänge im Auftragseingang um neun Prozent zu verzeichnen."

Verhaltener fällt das Fazit der Fassi Ladekrane GmbH aus. „Trotz unserer Messeauftritte bei der IFAT, Nordbau, IAA und GaLaBau zeigte sich die Kundschaft sehr verhalten mit Investitionen in Lkw-Aufbauten, egal ob bei Kranen oder den Marrel Wechselaufbauen, sodass wir nicht an das gute Jahr 2013 anschließen konnten", resümiert Geschäftsführer Wolfgang Feldmann das Jahr. Für das Jahr 2015 aber sieht Wolfgang Feldmann positive Trends.

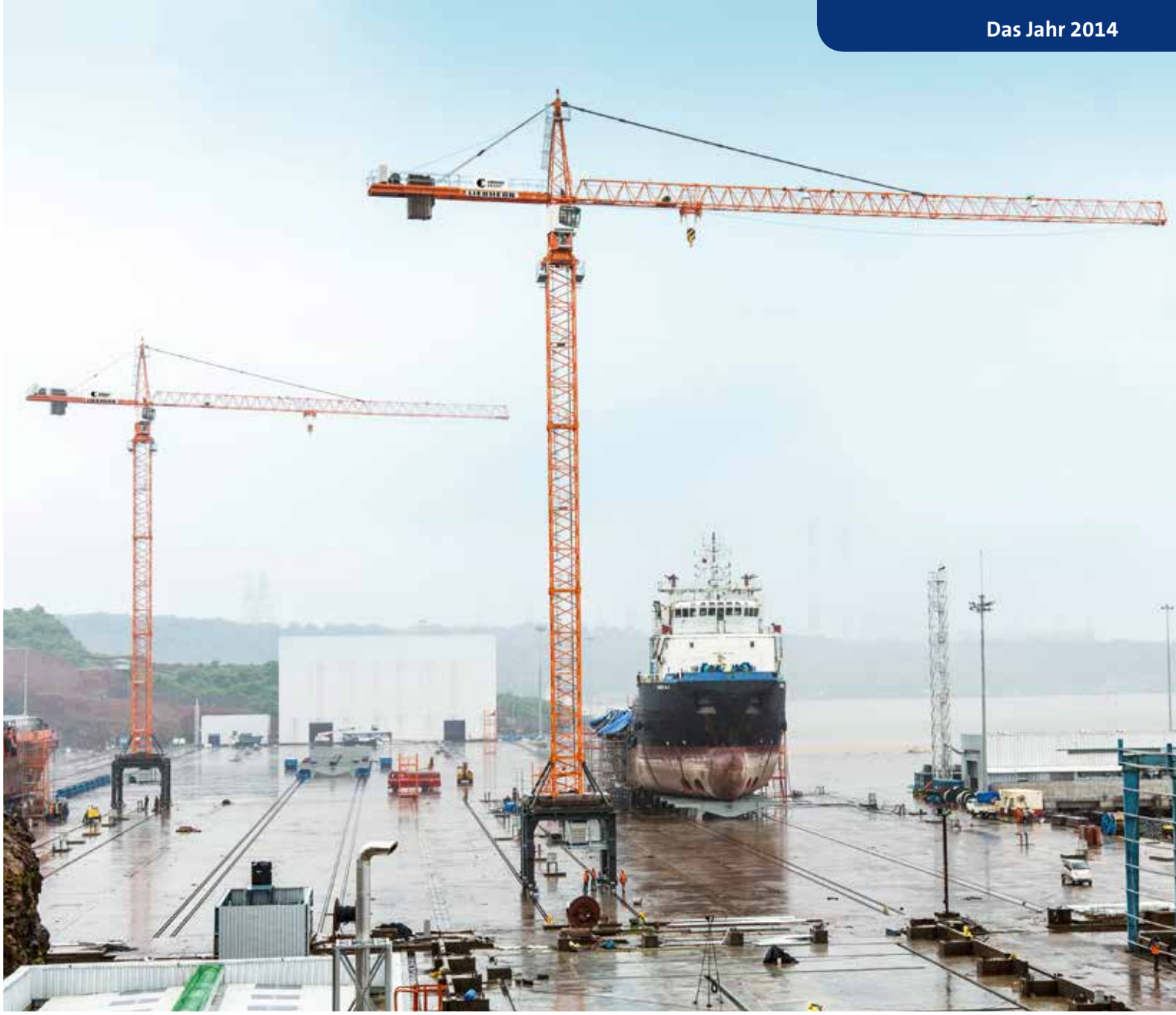
Auch Palfinger registriert in seinem Geschäftsbericht für Europa einen Nachfrage-Rückgang, den das Unternehmen aber global ausgleichen konnte und damit am Ende noch ein Umsatzplus erwirtschaften konnte.

Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, dass das Jahr 2014 nicht das gemütlichste, aber auch kein schlechtes war. Der Blick auf 2015 fällt entsprechend verhalten optimistisch aus – trotz all´der Unwägbarkeiten. Die Novelle des EEG (Erneuerbare Energien Gesetz) lässt für die Kran- und Schwertransportbranche im Windkraftsegment Rückgänge erwarten. Dafür treibt auf der anderen Seite die Bauwirtschaft die Konjunktur in Deutschland. Und die zahlreichen anstehenden Brückenbauprojekte dürften noch auf Jahre hinaus für Aufträge sorgen – zumal die Bundesregierung auch noch ein Investitionsprogramm über 10 Milliarden Euro ab 1016 bis 2018 angekündigt hat.

Bei all den Unsicherheiten weltweit: Da darf schon einmal optimistisch in die Zukunft geschaut werden.

KM

Ein positives Fazit für das Jahr 2014 zieht Arnold Schwerlast, und der Ausblick auf 2015 fällt optimistisch aus. Das Bild zeigt die Bekranung eines Schleusentors.



„Hafenkrane“ aus Biberach

Die Liebherr-Werk Biberach GmbH lieferte zwei Krane für einen dauerhaften Werfteinsatz für die Lavgan Dockyard an der Westküste Indiens aus. In der Schiffswerkstatt der Lavgan Dockyard Ltd. werden die beiden Obendreherkrane vom Typ 200 EC-H 10 FR.tronic langfristig eingesetzt.

Die Turmdrehkrane mit einem Lastmoment von 200 mt werden zum Positionieren von schweren Teilen eingesetzt, die im Zuge von Reparaturarbeiten an den Schiffen ausgetauscht werden. In der Werft an Indiens Westküste können bis zu sechs Schiffe gleichzeitig repariert werden. Auf bis zu sechs Liegeplätze auf dem Trockendock und auf drei Liegeplätzen im Wasser können Schiffe mit bis zu 130 m Länge und 10.000 DWT (deadweight tons) instand gesetzt werden.

Beide Krane wurden mit einer Hakenhöhe und Ausladung von jeweils 50 m montiert und erreichen dabei eine Traglast an der Auslegerspitze von 3.400 kg. Die maximale Traglast beträgt 10 t. Um auf der kompletten Länge der Schiffe arbeiten zu können, sind die Krane auf schienenfahrbaren Portalen errichtet, die auf der integrierten Plattform einen Generator zur unabhängigen Stromversorgung der Krane tragen. Jedes der vier Fahrwerke wird von einem 7,5 kW starken Elektro-Motor angetrieben. So können sich die Krane auf den rund 120 m langen Schienenstrecken sanft und dennoch zügig mit Geschwindigkeiten von bis zu 21,1 m/min bewegen.

Um Korrosion durch Meerwasser zu vermeiden, wurden die Kranbauteile mit einer Spezial-lackierung für maritime Einsätze geschützt. Zusätzlich wurden die Gehäuse der elektronischen Ausrüstung aus Edelstahl gefertigt. Die klimatischen Bedingungen erforderten zudem eine Klimatisierung des Schaltschrankes, um die Bildung von Kondensat zu vermeiden. Besondere technische Ausstattungsmerkmale dieser Krane sind die Arbeitsbereichsbegrenzung (ABB) und das Antikollisionssystem (AKS).

Die Lasten müssen bei den Reparaturarbeiten mit höchster Präzision bewegt werden. Dies ermöglichen die von Liebherr entwickelten stufenlos fahrbaren Antriebe und deren optimale Abstimmung. Mit elektronischer Unterstützung durch die Windlastregelung, Lastpendeldämpfung und dem Feinpositioniermodus Microdrive, wird ein millimetergenaues Positionieren der Last, auch bei schwierigen Bedingungen im Hafenbereich, ermöglicht.

Tridem-Hub auf dem Wasser

Beim Ausbau des Schwimmkais im Hafen von Chibatao in Brasilien sind drei Terex-AT-Krane des Betreibers Tomiasi Logistica Pesada im Einsatz. Für den Ausbau müssen vorgefertigte Brückensegmente in Position gebracht werden. Da Tomiasi Logistica Pesada nicht weit vom Einsatzort entfernt, direkt am Amazonas, ansässig ist, werden die Krane für den Transport einfach in voller Ausrüstung auf Schuten fixiert, von wo aus sie dann auch den Kraneinsatz durchführen. Der Transport dauert gerade einmal 40 Minuten und nach einer weiteren Stunde sind die Krane einsatzbereit. Doch jetzt wird es schwierig, denn es muss ein Dreifachhub mit Kranen durchgeführt werden, die nicht auf festem Grund stehen. Jedes der Brückensegmente wiegt zwischen 320 und 360 t. An Land wäre für diese Arbeit ein Terex Raupenkran eingesetzt worden. In diesem Fall muss jedoch das Gewicht auf mehrere Bauschuten verteilt werden, weshalb ein AC 200-1, ein AC 350/6 und ein AC 500-2 zum Einsatz kommen.

Am Rio Negro, einem der wichtigsten Nebenflüsse des Amazonas, liegt der Hafen von Chibatao in Brasilien. Drei Terex-Krane helfen beim Ausbau des dortigen Schwimmkais.

Den Dreifachhub erledigen die Krane von Bauschuten aus.

Absorber-Hub

Der LR 1750 von Wagenborg Nedlift hebt einen 258 t schweren Absorber aufs Fundament.

Am Hauptstandort von OCI Nitrogen in Chemelot in Geleen (Niederlande) wird Mitte Januar im dortigen Ammoniakwerk ein Absorber installiert. Wagenborg Nedlift bringt hierfür den Liebherr-Raupenkran LR 1750 zum Einsatz, dem die Aufgabe zukommt, den 258 t schweren, 47 m langen Absorber, der einen Durchmesser von 4,6 m aufweist, auf das Fundament zu heben. 63 m Hauptausleger, 134 t Ballast und 220 t Derrickballast: so ausgerüstet führt der 750-Tonner seine Aufgabe tadellos aus – und das bei laufender Produktion in der benachbarten Anlage.

Instandsetzungsarbeiten am elsässischen Stauwehr Kembs …

Zunächst hebt der AC 700 den AC 500-2 in das Schleuseninnere.

Im Schleuseninneren hebt der AC 500-2 die Torsegmente in ihre Führungsschienen …

… im Rheinseitenkanal bescheren dem in Nantes beheimateten Unternehmen Sogecofa (Teil der Mediaco Gruppe) einen herausfordernden Kraneinsatz, bei dem die Terex-Krane AC 350, AC 500-2 und AC 700 die Hauptrollen spielen. Es gilt die Torsegmente des 26 m breiten, 18 m hohen und 500 t schweren Schleusentors an Ort und Stelle zu setzen. Problematisch sind die beengten Einsatzverhältnisse und die veraltete Bauweise der Schleusenkammer. Da das Schleusentor von Wasser umgeben ist und keine Möglichkeit besteht, die Krane für einen koordinierten Tandemhub zu platzieren, soll der AC 500-2 die Torsegmente vom Schleuseninneren an ihre Endposition heben. Also kommt der AC 700 zunächst zum Einsatz, um den AC 500-2 zu heben – oder besser gesagt, abzusenken – und in der Schleuse zu positionieren. Nachdem er später mit 160 t Gegengewicht ausgerüstet worden ist, steht der AC 500-2 für die Hubmanöver bereit. Allerdings muss er optimal positioniert werden, denn für das Heben der Torsegmente in ihre Führungsschienen stehen kaum mehr als 20 cm Bewegungsspielraum zur Verfügung. So werden für den Hub der einzelnen Torsegmente alle drei Krane benötigt. Mangels Platz wird jedes der Elemente zunächst dicht an den AC 500-2 herangehoben, woraufhin dieser das volle Gewicht der Last übernimmt und das Segment in seine Führungsschienen heben kann.

… nachdem zuvor der AC 700 und der AC 350 die einzelnen Segmente dicht an den 500-Tonner herangehoben haben.

Happy Birthday!

Der Alu-Kran von Böcker feiert seinen 25. Geburtstag. Erstmals vorgestellt wird er auf der „Dach + Wand“ im Jahr 1989. Insbesondere im Dachhandwerk ist die Krantechnik „made in Werne“ beliebt. Die Böcker Alu-Krane bieten Nutzlasten von bis 6.000 kg und Höhen bis zu 44 m. Top-Seller ist der AK 35/3000. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,49 Tonnen (abhängig vom Lkw-Typ) bietet das Gerät eine maximale Nutzlast von 3 t- und kann dabei mit Führerscheinklasse C1 (alte Führerscheinklasse 3) gefahren werden.

Auszeichnung …

… für Mammoet. Im Februar gewinnt das Unternehmen den „Costain Supply Chain Partner of the Year“- Award 2013. Damit wird Mammoet für seine Lösung beim Bau der neuen Verdampfereinheit in der Wiederaufbereitungsanlage Sellafield ausgezeichnet. Für Transport, Hub und Installation von elf Modulen entwickelte Mammoet ein maßgeschneidertes Vier-Wege-Portalsystem, das in einem schwierigen Umfeld nicht nur ein sicheres Arbeiten garantiert, sondern zugleich einen raschen Baufortschritt ermöglicht.

Feiert seinen 25. Geburtstag: der Alu-Kran von Böcker. Im Bild der AK 35/3000.

Für ein maßgeschneidertes Vier-Wege-Portalsystem wird Mammoet im Februar ausgezeichnet.

Teamarbeit am Darmstädter Kreuz …

… heißt für die Liebherr-Mobilkrane LTM 1750-9.1 und LTM 1500-8.1 von MSG-Krandienst bei einem Nachteinsatz an der A5 am Darmstädter Kreuz. Dort wird seit August 2012 an der Errichtung neuer Brückenbauwerke gearbeitet. Im Februar 2014 werden zwei Nächte lang gewaltige Stahlträger für die neuen Brücken der darüber führenden A672 eingebaut. Gemeinsam setzen die Krane die 50 m langen Stahlträger mit einem Gewicht von bis zu 82 t auf die Brückenpfeiler. Für die minutiös durchgeplanten Arbeiten stehen den Kranprofis von MSG und den Brückenbauern der Firma Max Bögl genau zwei Nächte am Wochenende zur Verfügung. Schon für den Aufbau der Großkrane auf und neben der A5 müssen mehrere der sechs Fahrspuren gesperrt werden. Beim nächtlichen Einheben ist eine Vollsperrung der Autobahn erforderlich. Jetzt nehmen die Krane bei einer Ausladung von mehr als 30 m die Stahlträger im Tandemhub auf und positionieren sie anschließend. Maximale Lastfälle von 44 und 41 t sind von den beiden Liebherr-Kranen zu bewältigen. In jeder der beiden Nachtschichten werden sieben der stählernen Verbund-Elemente verbaut.

Rund 85 t hängen insgesamt an beiden Mobilkranen. Der neue LTM 1750-9.1 mit dem LTM 1500-8.1 von MSG am Darmstädter Kreuz – aufballastiert mit 144 t beziehungsweise 135 t..

Es funkt …

… gewaltig im Februar. HBC-radiomatic und Palfinger präsentieren Neues rund ums Thema Funkfernsteuerungen. Bei HBC-radiomatic ermöglicht eine Neuentwicklung namens radiomatic photon die Anzeige von Live-Videobildern aus dem Arbeitsumfeld auf dem Farbdisplay der Funksteuerung über eine eigene Funkstrecke mit einer Reichweite von bis zu 150 m. Palfinger kündigt die neue Funkfernsteuerung PALcom P7 an. Besonderheit ist das 4,1 Zoll TFT-Farbdisplay mit Transflektiv-Technologie, das ein gutes Ablesen auch bei prallem Sonnenlicht erlaubt. Neu ist auch das Energiemanagement sowie die Einbindung neuer Sicherheitskonzepte.

Liefert Livebilder in einer Auflösung von 320 x 240 Pixeln auf das 3,5´´-TFT der Funksteuerung: radiomatic photon.

Das 4,1 Zoll TFT-Farbdisplay der PALcom P7 soll auch bei prallem Sonnenlicht gut ablesbar sein.

Straßenbahn-Oldies unterwegs

In der Wiedenhagener Straße sammelte Heinz Johann, Ehrenvorsitzender der Bergischen Museumsbahnen, bereits lange „echte“ Straßenbahnen in seinem Garten. Nach seinem Tod im Januar 2013 werden im März 2014 ein Triebwagen, der ursprünglich in Remscheid gefahren ist, sowie ein Personenwaggon aus Wuppertal mit Hilfe eines Krans der Firma Wilden aus Wuppertal aus dem Garten auf zwei Tieflader der Firma Kahl-Schwerlast aus Moers gehoben. Mit den beiden Transporten werden die Bahnen dann zum Straßenbahnmuseum in der Kohlfurth in Wuppertal gebracht (BMB: Bergische Museums Bahn). Viele Freiwillige und Bahnfreunde helfen oder schauen sich die neuen Straßenbahnen direkt an, bevor es dann bald an die Restaurierung geht.

Im März werden ein Triebwagen und ein Personenwaggon zum Straßenbahnmuseum in der Kohlfurth in Wuppertal gebracht.

Schiffsumschlag

Im Wiener Hafen bewerkstelligt Prangl den Export von Betonsegmenten für die Windkraft nach Deutschland. Auf Tiefbettladern werden die unterschiedlichen Betonsegmente vom burgenländischen Werk in den Hafen Freudenau transportiert. Wöchentlich verlassen ein bis drei Binnenschiffe mit einer Ladung von bis zu 65 Betonsegmenten (bis zu 2.000 Frachttonnen) das Hafenbecken. Der Umschlag erfolgt mittels eines 250 t-Raupenkrans mit 42,7 m Hauptausleger. Die Betonsegmente mit Stückgewichten bis zu 51,8 t werden entweder von einer Zwischenlagerfläche oder direkt vom Lkw auf die Binnenschiffe verladen. Bis zu 16 Lkw pendeln täglich mehrmals zwischen dem Betonwerk und dem Freudenauer Hafen hin und her. Die drei- und vierachsigen Zugmaschinen erreichen mit ihren bis zu 6-achsigen Aufliegern maximale Längen von 30 m, maximalen Breiten von 5 m und maximale Höhen von 4,4 m.

Beim Umschlag der Betonsegmente setzt Prangl der Kobelco-Raupenkran CKE2500G ein.

Anfang März …

… erreicht die KM-Redaktion diese Aufnahmen eines Tandemhubs aus Ibbenbüren. Der brandneue LTM 1750-9.1 von Gertzen löscht gemeinsam mit einem LR 1350/1 von Bracht einen Trafo – Gewicht knapp 280 t.

Tandemhub im Hafen: der LTM 1750-9.1 im gemeinsamen Einsatz mit dem LR 1350/1 von Bracht mit Derrickausleger. Bild: Michael Bergmann