

Heißer Einsatz

Text und Bilder:
Hermann Schulte

Scherer Autokrane aus Neuerkirch im Hunsrück steht in Kirchberg vor einer besonderen Herausforderung, vor allem auch wegen der hohen Temperaturen. Dort gilt es nämlich, einen 84 t schweren Paddeltrockner abzuladen, auszupacken und vom Abladeplatz in die vorgesehene Halle umzusetzen. In der Halle muss der Trockner soweit angehoben werden, dass das bereits in der Halle vormontierte, seitlich abgestellte Traggerüst darunter positioniert werden kann.

Nach einer Zeit stellt sich heraus, dass für den kombinierten Einsatz aus Mobilkran und Hallenkran nicht genügend Platz zur Verfügung steht. Als einzige Möglichkeit bleibt jetzt noch die Inanspruchnahme eines Hubgerüstes, unter das der Trockner geschoben werden kann, um ihn auf eine Höhe von etwa 5 m anzuheben. Somit ist es möglich, das Traggestell darunter zu schieben und den Trockner dann darauf abzusetzen.



Mithilfe eines LTM 1200 und eines ATF 180G-5 wird der Trockner im Tandemhub auf einen Semitiefelader aufgeladen und anschließend punktgenau rückwärts in die Halle zwischen die Hubfahrbahnen manövriert.

Die nicht ganz leichte Aufgabe wird mithilfe der Spezialisten von Kraih Hubtechnik aus Pfedelbach in Angriff genommen, die mit je zwei Hubtürmen mit 120 t Tragkraft und zwei Doppelzylindertürmen mit je 300 t Tragkraft in Position gehen.



Es ist vollbracht ...



Rückwärtsfahrt: Das Anlagenteil wird zum Montageort in die Halle gefahren.

Platzwunder

Dieser Job hat es in sich: Im Auftrag der UK Generator Manufacturer soll der Krandienstleister McGovern Crane Hire aus dem mittelenglischen Derbyshire einen 21 t schweren Generator auf dem Gelände des Kinderkrankenhauses in Birmingham heben. Im Grunde eine einfache Sache. Wenn da nicht die äußerst beengten Platzverhältnis-

se wären, die den Einsatz eines ausreichend großen und starken Krans in der Zufahrt zum Krankenhaus unmöglich machen. Die Lösung ist der Einsatz eines Demag AC 220-5, der kompakt genug für die Zufahrt ist und zugleich dank der IC-1 Plus Steuerung ausreichende Hubkraft bei asymmetrischer Abstützung bietet.



Der Demag AC 220-5 war kompakt genug für die Zufahrt.



Hier ist Platz wirklich Mangelware.

12 auf einer Baustelle

Eine Flotte von 12 Potain-Turmdrehkränen arbeitet an einem zukunftsweisenden öffentlichen Wohnprojekt in Singapur. Der Auftragnehmer Ken-Pal mietet dafür 10 MCT 385 und zwei Turmkrane des Typs MC 310 vom Potain-Händler Manta Equipment.

Im Mittelpunkt stehen die MCT 385-Krane. Mit einer maximalen Tragfähigkeit von 20 t und einem maximalen Radius von 75 m können die Krane die im Projekt verwendeten schweren Fertigteilkomponenten und Stahlbewehrungen bequem heben. Die Lasten wiegen zwischen 1 t und 10 t, und die Betonfertigteile werden in verschiedenen Formen und Größen angeliefert.



Bei diesem innovativen Wohnungsbauprojekt kommt gleich eine ganze Flotte von Potain-Turmdrehkränen zum Einsatz.

Eingefädelt

Im österreichischen Frastanz installiert ein Liebherr LTM 1350-6.1 des Schwerlast-Dienstleisters Prangl große Regalbediengeräte in den Neubau eines Hochregallagers. Rund 10 t schwer sind die Regalbediengeräte, die zur Montage durch Öffnungen im Hallendach in einem neu errichteten Hochregallager präzise positioniert werden müssen.

Zusammen mit einem Liebherr-Mobilkran vom Typ LTM 1070-4.1, der auch die Rüstarbeiten am großen Fahrzeugkran besorgt, werden die 28 m langen Elemente in die Vertikale verschwenkt. Insgesamt acht dieser Bediengeräte müssen bei Ausladungen von bis zu über 40 m in den modernen Industriebau gehoben werden.

Für diesen Job ist der LTM 1350-6.1 mit einer 42 m langen Wippspitze gerüstet und mit insgesamt 100 t Gegengewicht ballastiert worden.



Große Reichweite: bei einer Ausladung von 42 m wird das Regalbediengerät durch das Dach des neuen Lagergebäudes abgelassen.

Leserlinse

Das Modell eines Eurofighters bekommt man ja nicht jeden Tag vor die Linse. KM-Leser Markus Christoffel aber ist im August ganz nah dran und sendet der KM-Redaktion ein Bild davon.

In Bobingen bei Augsburg hebt Markus Christoffel mithilfe eines Tadano Faun ATF 45G-3 der Schmidbauer-Außenstelle Landsberg am Lech das Modell des Eurofighters mit einem Nettogewicht von 8,3 t aus seinem Container, damit das Fahrwerk angebaut werden kann.



Hightech am Boden ...

Fußballfelddimensionen

Teichmann Krane liefert gebrauchte und generalüberholte Krane, darunter im Sommer einen 25 t-Rohrportalkran. Dieser wird vom Essener Stadthafen über den Rhein-Herne-Kanal zum Hafen Mertert, dem einzigen Binnenhafen in Luxemburg, verschifft. Der Zweischienen-Stahlrohr-Portalkran mit einer Gesamtlänge von 101,5 m und einer Traglast von bis 25 t wird zuvor am Teichmann-Standort in Essen gefertigt, wobei ein bestehender Kran umgebaut und an die spezifischen Kundenwünsche angepasst wird. Um die speziell geforderte nutzbare Ausladung von 15 m und 18 m zu erreichen, wird darüber hinaus ein neues Brückenstück in der eigenen Konstruktionsabteilung in Essen konstruiert und anschließend gefertigt. Für das Entladen von Material an der Wasserseite des Hafens wird außerdem ein einseitiges Breitportal an der Pen-



Montage des Zweischienen-Stahlrohr-Portalkran im einzigen Binnenhafen Luxemburgs.

delstützenseite mit einer Durchfahrtsbreite von 25 m – bei einer Hakenstellung von 8 m – gefe-

tigt. Dies ermöglicht dem Kran Stahlprofile bis zu einer Länge von 25 m durch das Portal hin-

durch zu heben und umzuschlagen.

Aufbau bei laufendem Betrieb

Beim Bau eines neuen Gebäudes auf dem Gelände des Adana Sugozy Kohlekraftwerks für den Betreiber Termokimik sieht sich der Krandienstleister Sarilar vor allem mit zwei Herausforderungen konfrontiert: Zum einen sind die zu hebenden Stahlkonstruktionen mit einer Länge von über 50 m und 255 t Gewicht nicht nur sehr sperrig, sondern auch sehr schwer. Am Einsatz eines leistungsstarken und großen Krans führt daher kein Weg vorbei. Auf der anderen Seite herrschen auf der Baustelle äußerst beengte Platzverhältnisse, so dass der Kran gleichzeitig sehr kompakt und wendig sein musste. Die Wahl fällt am Ende auf den Demag CC 6800-1.

Doch der muss zunächst einmal von der Sarilar Niederlassung in Gebze bei Istanbul zur Baustelle bei Adana im Süden der Türkei verbracht werden – immerhin eine Strecke von etwa 900 km. Für diese benötigt der Tross aus



Auf bis zu 100 m Höhe hebt der CC 6800-1 die Stahlkonstruktionsteile.

knapp 30 Transporteinheiten und fünf Tiefladern fast zwei Wochen. Nach ihrer Ankunft auf der Baustelle in Adana erwartet das 10-köpfige Aufbau-Team dann eine ganze Reihe von Herausforderungen, den der Kran muss bei laufendem Betrieb aufgebaut werden. Damit sind natürlich gewisse Einschränkungen vor allem hin-

sichtlich der Bewegungsfreiheit auf dem ohnehin engen Gelände verbunden. Zum anderen muss das Team beim Anbringen der Ausleger mit Hilfe zweier Teleskopkrane teilweise in Höhen von bis zu 15 m arbeiten.

Für die bevorstehenden Hübe wählt das Team die Ausleger-Konfiguration SWSL mit 72 m

Hauptausleger und 42 m wippbarem Hilfsausleger. So ist der CC 6800-1 gerüstet, die 52 m langen, 5 m hohen und 0,5 m breiten Stahlkonstruktionen mit ihrem Gewicht von 255 t in einem Arbeitsradius von 44 m auf Höhen von bis zu 100 m zu heben.

Goodbye, Generation 72!

Nach rund 45 Jahren in Betrieb tauscht die WSW Mobil, Betriebsgesellschaft der Wuppertaler Schwebebahn, die letzten Bahnen der Generation 72 aus. Statt die alten Bahnen zu verschrotten, werden sie verkauft beziehungsweise verlost und an neue Standorte gebracht. Beim Umzug solcher einer Bahn vom Typ GTW 72, die immer aus zwei Endwagen sowie einem kurzen Mittelstück besteht, sind auch zwei Liebherr LTF 1060-4.1 von Neeb im Einsatz. Die Bahn, die sonst nur in der Schwebebahnwerkstatt mit Hallenkränen gehoben wird, wird das letzte Mal vom Gerüst abgedockt, auf Tieflader verladen und zu ihrem neuen Standort gebracht, wo sie von den beiden LTF 1060-4.1 wieder vom Tieflader gehoben und an ein extra dafür gefertigtes Gerüst bei der Wuppertaler Firma Knipex montiert werden. Dort wird die Bahn künftig das Zentrum einer Event-Location für Mitarbeiter und Besucher der Firma Knipex sein. In diesem Fall kann sie auch komplett montiert werden, da sie auch künftig schwebt anstatt auf Fundamenten aufgestellt zu stehen.

Die Wagen der Schwebebahn waren seit 1972 im Einsatz, daher auch der Name GTW 72, was für „GelenkTriebWagen Baujahr

1972“ steht. Während vier der ursprünglich 28 Bahnen vorzeitig stillgelegt wurden, konnten die 24 übrigen Bahnen bis 2016 genutzt

werden. Seitdem wurden die Bahnen sukzessive abgenommen und durch die neue Generation GTW 15 ersetzt.



Tandemhub: Zwei Liebherr-Teleskopaufbaukrane LTF 1060-4.1 montieren die ausrangierte Schwebebahn an ein neues Hängegerüst.
Foto: Michael Bergmann



Event-Location: Die historischen Bahnen werden künftig das Zentrum eines Veranstaltungsgeländes für Mitarbeiter und Besucher der Firma Knipex sein.

Erst reisen, dann heben

In einem Düngemittelwerk im indischen Ramagundam entstehen neue Anlagen zur Herstellung von Ammoniak und Harnstoff. Für die anstehenden Hübe rückt Sarens mit einem Demag CC 8800-1 an, der seine Reise von Griechenland aus nach Indien

antritt. Beim ersten Job hebt der 1.600 t-Raupenkran dort einen 425 t schweren Harnstoffreaktor bei einer Ausladung von 24 m an seinen Platz. Später werden noch fünf weitere Anlagenkomponenten mit Gewichten bis 640 t folgen.



425 t schwer, 53 m lang und 3,8 m Durchmesser: diesen Harnstoffreaktor hebt der CC 8800-1 in Indien in Position.



Bitte nicht stören!

Bei der IMRO Maschinenbau GmbH in Uffenheim wird modernisiert, doch der Betrieb läuft weiter und soll auch nicht gestört werden. Das gilt auch während der Erneuerung des Gebäudedaches. „Selbstverständlich“ muss das Verwaltungsgebäude dabei durchgehend überdacht bleiben. Somit wird das Einheben der neuen Gebäudedecke, die aus circa 25 Trägern besteht, zu einer kniffligen Angelegenheit. Die wuchtigen Stahlbetonträger müssen aus bautechnischen Gründen unter das Holzdach geschoben werden – nur, dass jeder dieser Deckenträger 14 m lang und 8 t schwer ist. Das beauftragte Nürnberger Kran- und Logistikunternehmen Markewitsch setzt für diesen aufwendigen Teleskopierakt gleich zwei Krane: einen AC 70 City und einen AC 40 City.

Beide werden, der Platzersparnis wegen, parallel zum Gebäude postiert, und das extrem eng nebeneinander.

Dabei muss der größere der beiden Citykrane mit waagrecht Ausleger teleskopieren – 21 m weit, bei 4 t Traglast. Neben ihm

der kleinere Kran mit einer Ausladung von 16 m. Dabei geht es so eng zu, dass bei beiden Kranen die Hakenflasche herausgenommen und die Last direkt an den Hallenspitzen angeschlagen wird. Trotz dieser speziellen Einsatzbedingungen wird problem-

los Träger um Träger montiert: dafür sorgten die beiden Kranführer Matthias Matzke und Oliver Menn sowie der Einweiser Frank Stockmann in perfektem Zusammenspiel.



Dicht bei dicht: ein AC 70 City und ein AC 40 City montieren gemeinsam Stahlbetonträger.