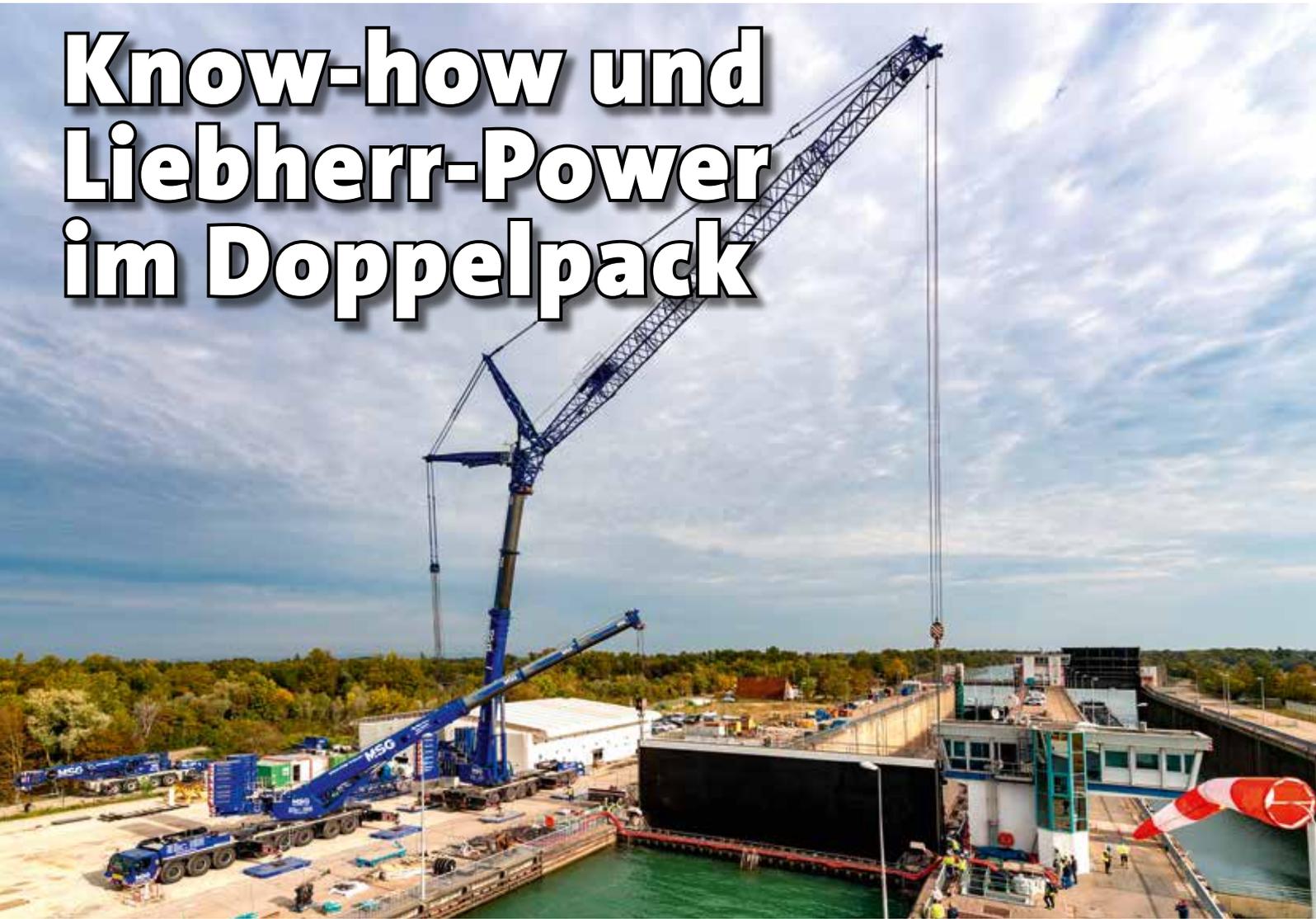


Know-how und Liebherr-Power im Doppelpack



Fast am Ziel: Das 84 Tonnen schwere Schleusentor wird in die Kammer abgesenkt.

Ein saniertes Sperrtor der Rheinschleuse Gamsheim (Elsass) musste vergangenen Herbst wieder in die große Schleusenanlage eingebaut werden. Das mit den Kranarbeiten beauftragte Unternehmen MSG Krandienst GmbH mit Sitz in Kehl war dafür mit vier Mobilkränen angerückt. Für den Einhub des 84 Tonnen schweren Tores schickte MSG zwei seiner modernsten Mobilkrane auf die französische Rheinseite.

Eine begrenzte Arbeitsfläche, geforderte Mindestabstände der Krane zum Schleusenbecken und eine Bruttolast von 94 Tonnen: Diese Parameter machten den Einbau eines Sperrtors an der Gamsheimer Rheinschleuse nahe Straßburg für die Kranexperten von MSG zu einer kleinen Herausforderung. „Aufgrund der laufenden Sanierungsarbeiten hatten wir nur sehr wenig Stellfläche für unsere Krane. Das war der Knackpunkt bei diesem Auftrag“, erzählt Christian Spreuer, verantwortlich für die Projektplanung bei MSG und zuständig für den kniffligen Job am Oberrhein.

Fast vier Jahre lang wird die mit zwei riesigen Kammern ausgestattete, 50 Jahre alte Staustufe grundlegend saniert. Im Durchschnitt nutzen täglich fast 100 Schiffe – darunter große Lastkähne und lange Schubverbände – diese Schleuse am Oberrhein, um darin etwas mehr als zehn Höhenmeter auf dem Rheinkanal zu überwinden. Die beiden Rinnen der Anlage werden nacheinander gewartet und instandgesetzt. Dafür müssen die mächtigen Schleusentore ausgehoben und später wieder eingebaut werden.

Bei dieser Montage machte die knappe Stellfläche für die beiden 8-Achs-Mobilkrane von Liebherr einen überaus komplexen Hebevor-

gang erforderlich. Die Krane mussten so nah beieinander aufgebaut werden, dass aufgrund der Zwangsausladung des LTM 1650-8.1 ein Durchschwenken des gewaltigen Schleusentors zwischen den Fahrzeugen nicht möglich war.

Zunächst musste das massige Stahltor von zwei kleinen Hilfskränen aufgestellt und danach von den Großgeräten übernommen werden. Nach einer Drehung des Bauteils um 180 Grad wurde das Tor in weitem Bogen um den LTM 1450-8.1 geführt und über die Wasserfläche Richtung Ziel geschwenkt. Dieses präzise Zusammenwirken der beiden Liebherr-Geräte forderte den Kranführern Klaus Himmelsbach und



Nach dem Anheben mit vier Mobilkranen wird...



... das Sperrtor zunächst von den Liebherr-Kranen gedreht und schließlich im Bogen um den LTM 1450-8.1 geschwenkt.

Ralf Göltzer ein hohes Maß an Konzentration ab. Mit seiner 42 Meter langen Gitterspitze am wenig ausgefahrenen Teleskopmast operierte und schwenkte der LTM 1650-8.1 über den kleineren Fahrzeugkran hinweg. Die wippbare Spitze lieferte zudem die nötige Ausladung von 40 Metern beim Einsetzen des Tors in die Schleusenkammer. Hier war noch einmal absolutes Fingerspitzengefühl der Männer in den Krankabinen gefordert: Nur wenige Handbreit entfernt vom auskragenden Dach des „Towers“ der Anlage musste das acht Meter hohe und 24 Meter breite Schleusentor in die Kammer abgesehrt und dort exakt in seiner Verankerung positioniert werden.

„Die Planung dieses Hebevorgangs hier an der Schleuse habe ich mit Hilfe des LICCON-Einsatzplaners vorgenommen“, erzählt Christian

Spreuer. „Damit lässt sich punktgenau sagen, welche Traglastwerte bei exakt diesem Kran mit dieser Konfiguration an jeder Stelle abrufbar sind. Es ist mein absolutes Lieblings-Tool und manchmal einfach unverzichtbar“, lobt der Diplom-Ingenieur.

Der komplexe Job am Oberrhein hat jedenfalls reibungslos geklappt. „Alles perfekt“, lautete der knappe Kommentar von Julie Wolf, die für das französische Konsortium Altrad-Endel die Sanierungsarbeiten leitet. Bis 2026 wird die Revision der Schleuse andauern. Sobald das erste der 270 Meter langen Becken überholt und getestet ist, kommen die Tore der zweiten Rinne an der Reihe.

Spätestens im kommenden Jahr werden sich die blauen Mobilkranen von MSG Krandienst und der Tochtergesellschaft MSG Levage mit



Julie Wolf leitet für den französischen Konzern Altrad Endel die Sanierungsarbeiten

Sitz in Straßburg also erneut auf den Weg nach Gamsheim machen, um für ausreichend Hubkraft beim Wechsel der restlichen Stahlteile zu sorgen.