Böiger Auftakt

Anfang April transportiert Felbermayr einen 140 t schweren Autoklaven von Aschach an der Donau in das etwa 100 km entfernte Werk der FACC AG in Oberösterreich. Der Autoklav ist in Deutschland gefertigt und per Schiff nach Österreich transportiert worden. Den Umschlag vom Schiff auf den Tieflader übernimmt ein 600 t-Gittermastraupenkran, der eine Ausladung von 30 m bewältigen muss. Windböen lassen den Hub beinahe scheitern, doch nach etwa einer Stunde beruhigt sich das Wetter und der 140 t schwere Autoklav kann vom Schiff auf den Tieflader umgeschlagen werden. Nun schließt sich der vier Tage dauernde Schwertransport an.

600 t-Gittermastraupenkran von Felbermayr mit 140 t schwerer Last am Haken.

Huckepack …

… tritt die Raumfähre Discovery am 17. April 2012 ihre letzte Reise auf dem Rücken eines Boeing 747 Shuttle Aircraft Carriers (SAC) an. Endgültiger Aufstellungsort ist der James S. McDonnell Space Hangar im Steven F. Udvar-Hazy Center. Bevor sie jedoch vom Dulles Airport zu ihrem Standort geschleppt werden kann, muss die Discovery vom Trägerflugzeug gehoben werden und ein allerletztes Mal das Fahrgestell ausfahren. Aber wie bekommt man die Raumfähre außerhalb des Space Centers vom Haltegestell des 747 SAC? Hier beginnt die Arbeit für das in South Kearny, New Jersey, beheimatete Unternehmen J. F. Lomma, Inc. mit seinem Terex Raupenkran CC 2800-1. Im Schutze der Dunkelheit in den späten Abendstunden des 19. Aprils 2012 bis in den darauffolgenden Morgen heben die Mannschaften von Lomma und USA Alliance das über 89 t schwere Shuttle nach einem präzisen Ablaufplan von der umgebauten 747. Hierfür ist der 600-Tonner mit einem 53,9 m-Hauptausleger und einem 29,9 m langen Superlift-Mast ausgerüstet. Lomma verwendet 159,7 t Haupt-Gegengewicht ohne zentrale Ballastierung. Ein Superlift-Gegengewicht von 124,7 t wird 15,2 m vom Unterwagen entfernt hinzugefügt. Normalerweise wären nur etwa 100 t Superlift-Gegengewicht erforderlich gewesen, aber die zusätzlichen Sicherheitsreserven der NASA machten weitere knapp 25 t nötig.

Nach Ihrer Huckepack-Reise wird die Discovery von einem Terex C2800-1 von der Boeing 747 gehoben.

Mehr Kraft für Krane aus Down Under

Terex Cranes stellt sein neues Superlift-Gegengewichtssystem Terex MAC 25 SL vor. Es wurde eigens entwickelt, um die Tragfähigkeit der aktuellen und älteren Pick & Carry-Kranmodelle zu erhöhen, die das Unternehmen im australischen Brisbane produziert. Das auf Grundlage zahlreicher Kunden-Rückmeldungen konzipierte System bietet zusätzliche 2160 kg Ballast und erhöht das Gewicht der Hinterachse der Pick & Carry-Krane von 14 auf 16,6 t. Je nach Modell und Einsatzfall ergibt sich daraus eine Steigerung der Tragfähigkeit um bis zu 30 %.

Neu für Pick & Carry- Krane: das Superlift-Gegengewichtssystem Terex MAC 25 SL.

Schluss für Schleusen nach 80 Jahren Dauereinsatz

Im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg hebt die Heilbronner Niederlassung der Scholpp Kran- & Transport GmbH an den Main-Schleusen Klingenberg und Freudenberg für Revisions- und Austauscharbeiten die 25 t schweren Schleusentore. Dabei setzt das Scholpp-Team die Terex-Krane AC 200 und AC 300 ein. 24 m Arbeitsradius sowie 69 t Ballast beim AC 200 und 76 t beim AC 300 sind weitere Eckpunkte des Einsatzes.

Schleusentor am Haken

Inselkraftwerk

Drei Potain-Turmdrehkrane und neun Grove-Mobilkrane spielen bei einem der größten Kraftwerkprojekte im Indischen Ozean eine zentrale Rolle. Der Bau des 220-MW-Dieselkraftwerks Port East auf der Insel La Réunion läuft seit 2009, und die Krane werden inmitten eines Rohr- und Infrastrukturnetzes zur Platzierung von teuren Hightech-Materialieen eingesetzt. Der Aufbau des Projekts erfordert, dass die Krane zahlreiche schwere Hubarbeiten bei unterschiedlichen Höhen und an verschiedenen Standorten durchführen, dabei arbeiten sie auf engem Raum. Eine der größten Herausforderungen ist die Errichtung von zwei 54 m-hohen Kaminen, die sich jeweils aus sechs separaten, von einer Gitterstruktur umgebenen Abgaskanälen zusammensetzen. Jeder Abgaskanal umfasst vier Abschnitte mit Abmessungen bis zu 18 m und einem Gewicht bis zu 155 t. Ein weiteres großes Unterfangen ist die Installation von sechs Harnstofftanks. Diese riesigen als Einzelstücke gefertigten Tanks mit einem Gewicht von 20 t und einer Höhe von 20 m werden von überdimensionierten Tiefladern abgeladen. Anschließend heben die Krane sie aus der waagerechten in die senkrechte Stellung, bevor sie verankert werden.

Die Krane befinden sich seit Juni 2009 auf der Baustelle und werden bis zur Fertigstellung des Projekts zu Beginn des Jahres 2014 bleiben.

Der heckmontierte Ladekran ist typisch für Lkw-Baufahrzeuge in Berlin.

Bericht aus Berlin

„Im Bau regiert in Berlin der heckmontierte Ladekran", so die Einschätzung von Uwe Zielinski vom Unternehmen K&F Fahrzeugbau, in einer Fassi-Pressemeldung, die der Ladekranhersteller im April aussendet. „Bei den vielen, oft kleineren Tief- und Kanalbaustellen ist dieses Konzept unschlagbar" so Zielinski und dank Ausrüstung mit 2-Schalengreifer sei ein Bagger nicht notwendig, wenn beispielsweise Hausanschlüsse gemacht werden sollten. Die 2 Seiten-Kipperpritsche baut K&F auch gleich mit auf. Der Kunde holt dann ein komplett einsatzfertiges Fahrzeug ab. Zudem bietet das Unternehmen Lösungen, bei denen die Pritsche einschließlich Kran komplett wechselbar ausgeführt ist. Mit diesem Konzept begegnet die ebenfalls in Berlin ansässige Firma KM LKW Transporte Auftragsschwankungen in ihren Dienstleistungsbereich Baustofftransporte. Der Fassi-Kran einschließlich seiner Abstützungen sowie die Pritsche sind auf einem stabilen Hilfsrahmen montiert. Die mechanische Verbindung zum Lkw stellen die 4 Wechselbrücken-Aufnahmepunkte her. Nach dem Anschluss von Hydraulik und Elektrik über Schnellkupplungen ist das Fahrzeug einsatzbereit. Der Wechselaufbau ist so konzipiert, dass der Lkw den Aufbau von beiden Seiten her aufnehmen kann, sodass sich der Kran je nach Bedarf entweder hinter dem Fahrerhaus oder heckseitig am Motorfahrzeug befindet. Letzteres ist vorteilhaft, wenn ein Anhängerbetrieb vorgesehen ist. Ohne Kran-/Pritschenaufbau können die Lkw wie normale Wechselbrückenfahrzeuge eingesetzt werden.

Universalität ist Trumpf bei KM Lkw Transporte. Fassi Ladekran und Pritsche sind wechselbar.

Weltneuheit in Homburg

Am 15. Mai übergibt die Uplifter GmbH & Co.KG – Generalimporteur von JMG Kranen in Deutschland – einen neuen Pick & Carry Mobilkran MC 220 an die Mehrbreier TransMeWo GmbH in Homburg. Die Übergabe findet am Firmensitz von Mehrbreier statt, wo auch gleich die Einweisung erfolgt.

Die Uplifter GmbH & Co.KG übergibt den neuen Pick & Carry Mobilkran MC 220 an die Mehrbreier TransMeWo GmbH.

Die JMG-Mobilkrane unterscheiden sich in drei Klassen: Minikran, ferngesteuerter Minikran und Minikran mit proportional ausfahrendem Teleskopausleger. Mehrbreiers neuer MC 220 fällt in die Kategorie „Minikran mit proportional ausfahrenden Teleskopausleger“, und zwar mit – und das ist neu – zusätzlicher Funkfernsteuerung. Im Mai ist diese JMG-Weltneuheit erst seit wenigen Monaten auf dem Markt – und in Homburg wird bereits der erste Kran mit der Funkfernsteuerung in Betrieb genommen. Mit dieser Steuerung ist es jetzt möglich, die Lastgabel, den Teleskopausleger und den Fahrantrieb gleichzeitig zu bedienen. Bei keinem anderen Kran ist dies bis jetzt möglich gewesen. Der wendige und elektrische betriebene Industrie-Kran verfügt über vollhydraulische Funktionen. Dank seines Antriebs ist der Mobilkran emissionsfrei und lärmreduzierend. Die hydraulische Winde mit maximaler Tragfähigkeit von 22 t, der hydraulische Ausleger, die geschlossene Fahrerkabine und die Lackierung des Fahrzeugs sind nach den Wünschen von Mehrbreier ausgeführt worden.

Die Lastgabel hat eine Tragfähigkeit von maximal 10 t.

Am Haken wird ein 4,5 t schwerer Gabelstapler zur Demonstration gehoben und transportiert.

Mehrbreier ist auf dem Gebiet der Instandhaltung sowie De- und Remontage von Maschinen und Anlagen zu Hause. Der Umzug von Teilen der Betriebseinrichtung sowie die komplette Verlagerung von Produktionsstätten gehört genauso dazu, wie die Verschrottung von Maschinen. Diese Arbeiten werden weltweit durchgeführt.

Weltpremiere in Kassel

Vom 10. Bis 12. Mai findet in Kassel die IFBA statt, und Palfinger zeigt als Weltpremiere Neuheiten für Abschlepp- und Bergeeinsätze. Gezeigt werden, der PK 13500T, der PK 15500T-EH, der PK 17500T und der PK 19500T-EH. Die Krane zeichnen sich durch ein wartungsfreies Schubsystem, Functional Design und neue Schwenkstützen aus. Das Hubmoment der vier Modelle erstreckt sich von 13,3 bis 18,5 mt. Die maximale hydraulische Reichweite bei allen vier Kranmodellen beträgt 10 m. Die Montage ist auf jedem handelsüblichen LKW-Chassis möglich.

Ein Merkmal der T-Krane sind die seitlich montierten Ausschubzylinder, das sorgt für eine geringe Gesamtfahrzeughöhe bei abgelegtem Kranarm – ein Vorteil, der vor allem im städtischen Bereich zum Tragen kommt.

Schneller als geplant …

… rollt in Brasilien der erste Grove RT765E-2 vom Band: Nur 30 Tage, nachdem Manitowoc das neue Werk im brasilianischen Werk Passo Fundo eingeweiht hat und 60 Tage vor der Zeitplanung! So kann der Kran ganz ohne Stress pünktlich zur Eröffnung des M&T Expo 2012, die vom 29. Mai bis 2. Juni in Sao Paulo stattfindet, gezeigt werden.

Der Grove RT765E-2 rollt in Brasilien vom Band.

Partnerschaft

AGS, französicher Hersteller Antikollionssystemen für Turmdrehkrane, und Gie Bouygues Construction Matériel, weltweit tätiges Bauunternehmen aus Frankreich, schließen eine Partnerschaft. Demnach wird AGS über mehrere Jahre die Turmdrehrkrane Gie Bouygues mit Antikollisionssystemen ausrüsten und das Training der Gie Bouygues-Techniker übernehmen.

Krane von Gie Bouygues Construction Matériel warden mit Antikollionssystemen von AGS ausgerüstet.

Dicke Kiste(n)

In der Nacht zu Fronleichnam transportiert Kahl Schwerlast im Rahmen von drei Transporten Kisten von MAN in Oberhausen in den Oberhausener Hafen. Dort stehen schon ein Terex AC 700 und ein Terex AC 1600 der Franz Bracht KG bereit, um die Kisten schnellstens und mitten in der Nacht noch in ein Binnenschiff zu verladen.

Nächtlicher Umschlag mit Terex AC 700 und Terex AC 1600. Bild: Michael Bergmann

Bergung

Nach dem schweren Erdbeben in Italien in der Nacht zum 20. Mai sind die Aufräum- und Bergungsarbeiten im Juni noch im vollen Gange. So auch in Sant' Agostino: hier wird aus dem schwer beschädigten Ratssaal ein aus Muranoglas gefertigter Kronleuchter geborgen. Der historische Lüster wurde der Stadt in den 1920er Jahren von Italo Balbo geschenkt. Die Bergung übernimmt ein Effer-Kran 655, aufgebaut auf einen 3-achsigen MAN.

Sicher hängt der wertvolle Kronleuchter am Haken des Effer-Krans 655.

Kran für den Airport

Aus Frankfurt berichtet das Siegener Unternehmen Vetter Krantechnik. Dort steht an exponierter Stelle, nämlich auf einem Gebäude des Flugsteig B-West am Frankfurter Flughafen, ein Vetter-Schwenkkran vom Typ „Meister“. Er wird er für Wartungs- und Reparaturarbeiten an Klima- und Lüftungsanlagen benötigt. Der Kran hat eine Tragfähigkeit von 250 kg bei einer Ausladung von 7 m, kann aber auch eine Ausnahmelast von 1.000 kg bis 2 m Ausladung heben. Der Elektrokettenzug hat eine Hubhöhe von 19 m und kann damit auf direktem Weg Ersatzteile und Bauteile vom Boden auf das Gebäudedach heben.

Freigeländekran Typ Meister von Vetter Krantechnik am Frankfurter Flughafen.

Flat Tops für den Airport

Seit 2006 wird der Chattrapathi Shivaji Mumbai International Airport (Indien) ständig erweitert. Wie Terex im Juni mitteilt, errichtet im Rahmen dieses Großprojekte der Unternehmensbereich Engineering Construction and Contracts (ECC) des indischen Bau- und Maschinenbau-Unternehmens Larsen & Toubru (L&T) ein neues mehrstöckiges Parkhaus sowie einen neuen Tower für die Flugsicherung. Bei den Bauarbeiten vertraut das Unternehmen auf die Leistungsfähigkeit der Terex Flat-Top-Turmdrehkrane CTT 181-8 und CTT 231-10. Für den Bau des Towers fiel die Wahl auf den Terex CTT 181 mit fester Bodenverankerung und für den Bau des Parkhauses entschied man sich für den Terex CTT 231-10 mit Fahrschienen. Hauptaufgabe der Terex-Flat-Top-Turmdrehkrane am Airport Mumbai ist es, den Arbeitern Stahl und Beton für den Bau des Parkhauses und des Towers zu liefern – und das in beträchtliche Höhen: Die Krane erreichen eine Höhe von fast 90 m und verfügen über Ausleger von 35 m Länge.

Fest verankert: der Terex CTT 181 beim Bau des Towers.