

Maritim im Team

Umschlaggeräte, Krane und Arbeitsbühnen im maritimen Umfeld erfreuen sich großer Beliebtheit. Die Auslieferungen schlagen große Wellen von Rostock bis Rotterdam, von Santander bis nach Singapur. Kran & Bühne fasst zusammen.

Auch wenn Auto, LKW und Flugzeug immer wichtiger werden – der globale Gütertransport erfolgt zum Großteil per Schiff. Effiziente Umschlaggeräte sind sowohl an der Kaikante als auch im Offshorebereich gefragt denn je. Vielfältige Beispiele finden Sie hier.



Heavy Movement entlädt in Santander tonnenweise Stahl mit dem Sennebogen 875



Der LHM 280 im Wiener Hafen ging im August in Betrieb (Foto: Eva Kelety)

GROSSE BÜHNE FÜR HAFENKRANE: Peinemann aus den Niederlanden hat sich vor kurzem eine SX-180 von Genie zugelegt. Seitdem ist der 57-Meter-Boomlift auf der Huisman-Werft in Rotterdam im Einsatz. Für Peinemann bedeutet das neben der Einhaltung strengster Sicherheitsvorschriften, dass die Maschinen zwingend über bestimmte Ausstattungsmerkmale verfügen müssen. „In unserem Geschäftszweig sind ein integrierter 7,5-kW-Generator sowie ein Wechselstrom- und ein Starkstromanschluss für Schweißausrüstung auf der Plattform unabdingbar“, erklärt Andrew Pauw, Geschäftsführer der Bühnensparte. Die wichtigsten Sonderausstattungen sind außerdem das Bedienschutz-Alarm-System OPA sowie die innovative „Nano Clear+“-Lackbeschichtung, die die Maschine vor Schäden durch Farben, Öle, Diesel, Zement, Chemikalien und Salzkorrosion schützt. Seit der Auslieferung wird die SX-180 zur Wartung der 57 Meter hohen Hafenkrane eingesetzt. Standortleiter Wil van Boxtel bemerkt: „Draußen in der Werft wollen wir unsere neue Arbeitsbühne bald zur Lackierung und Reinigung von Schiffen und für Rohrverlegungstests einsetzen.“



Die SX-180 im Einsatz am Hallenkran bei Huisman

WIEN LIEGT AN DER KÜSTE? Das nicht. Aber am Wasser. Der Wiener Hafen ist mit seiner günstigen Lage an drei TEN-T-Korridoren einer der wichtigsten Hinterland-Hubs in Europa, vor allem für die großen Nordseehäfen und die adriatischen Häfen. Hafen Wien betreibt den größten Freihafen in Österreich, obendrein punktet dieser mit perfekter Anbindung an die Verkehrswege Wasser, Straße und Schiene. Der Hafen wird nach und nach zu einem der größten europäischen Logistikzentren an der Donau ausgebaut. Modernisiert werden dabei auch die Umschlaggeräte. Ein 25 Jahre alter LHM 1080 musste nun einem Liebherr LHM 280 mit Pactronic-Hybridantrieb weichen. Mit einer maximalen Tragfähigkeit von 84 Tonnen und einer Reichweite von bis zu 40 Metern ist die neue Maschine doppelt so stark wie der Vorgänger.

SPARSAMER UMSCHLAG-SPEZIALIST: Der Logistikdienstleister Heavy Movement setzt im nordspanischen Hafen Santander auf einen Hafenkran aus Bayern, den Sennebogen 875 aus der E-Serie. Aufgabe der Umschlagmaschine ist die kontinuierliche Versorgung des naheliegenden Stahlwerks mit Schrott, der per Schiff angeliefert wird. Ausgestattet ist der neue Hafenkran mit einem sparsamen 391-kW-Dieselmotor und einer 27 Meter langen Ausrüstung. Aufgebaut auf einem Raupenportal-Unterwagen kann die Umschlagmaschine flexibel entlang des Kai verfahren. Erstmals kommt im 875 ein effektives Energierückgewinnungssystem zum Einsatz. Die Hybridtechnik besteht aus einem zusätzlichen Hydraulikzylinder, platziert zwischen den beiden Hubzylindern, und mehreren Gasdruckspeichern im Heck. Bei jedem Absenken des Auslegers wird die so gewonnene Energie zwischengespeichert. Beim nächsten Hub steht diese wieder zur Verfügung. Im direkten Vergleich zu konventionellen Antrieben spart das System laut Hersteller bis zu 30 Prozent.

AB IN DIE KARIBIK: Terminalbetreiber aus Brasilien, Haiti und Sint-Maarten haben in den vergangenen Monaten insgesamt vier diesel-elektrische Gottwald-Hafenmobilkrane bei Terex Port Solutions (TPS) bestellt. Geordert wurden zum einen zwei Modell 4-Krane in der 4-Seil-Greifervariante G HMK 4406 B sowie zwei Modell 6-Krane in der 2-Seil-Variante G HMK 6507 für den Umschlag von Stückgütern und Containern. Die beiden Modelle 4, die mit mechanischen Greifern und Single-Lift-Spreadern geliefert werden, schlagen im brasilianischen Acu vor allem Kohle um, können aber auch Container laden und löschen. In dem nördlich von Rio de Janeiro gelegenen Hafen sind die Geräte mit einer Ausladung bis zu 46 Meter, einer maximalen Traglast von 100 Tonnen und einer 40-Tonnen-Greiferkurve Teil einer der aktuell größten und modernsten Hafeninfrastrukturen weltweit, so TPS. Die beiden Modell 6-Krane werden jeweils für Container- und Stückgutumschlag eingesetzt und bieten eine Ausladung bis zu 51 Metern, eine maximale Traglast von 125 Tonnen und Hubgeschwindigkeiten bis zu 120 m/min. Der Kran für Sint Maarten wird im Hafen der Hauptstadt Philipsburg arbeiten. Sint Maarten ist autonomer Teil der Niederlande und geografisch der südliche Teil einer Karibikinsel. Das Gerät für Haiti geht ebenso in die Hauptstadt, in dem Fall: Port-au-Prince. Während der G HMK 6507 für Haiti in einem Nordseehafen komplett errichtet und per Schwerlastschiff zu seinem Einsatzort gebracht wird, wird der Kran für Sint-Maarten vor Ort montiert.



Ein BOS-Offshorekran von Liebherr

IN DIE TIEFSEE GEHIEVT:

Weiter raus auf die offene See gehen Offshorekrane. Jurong Shipyard aus Singapur hat zwei 100-Tonner des Typs BOS 2600-35 EX LIT bei Liebherr in Auftrag gegeben. Sie sind bestimmt für das FPSO-Schiff Libra EWT von OOGTK Libra, einem Joint-Venture von Odebrecht Oil & Gas aus Brasilien und Teekay Offshore mit Hauptsitz auf den Bermuda-Inseln. Nach der Fertigstellung soll das Schiff in sehr tief gelegenen Gewässern operieren, und zwar im Santos-Becken des Südatlantiks, wo acht bis zwölf Milliarden Barrel Öl vermutet werden. Das Libra-Ölfeld liegt etwa 240 Kilometer entfernt von Rio de Janeiro in 2.500 Meter Tiefe und ist das größte Offshore-Ölfeld der letzten 30 Jahre. Doch zurück zu den Kranen: Liebherr Singapur begleitet die Montage und Inbetriebnahme auf der Jurong-Werft. Demnächst werden die Krane in Rostock gefertigt, sodass sie im 1. Quartal 2016 ausgeliefert und aufgebaut werden sollen. Im kommenden Jahr liefert Liebherr auch seinen neuen und mit Abstand größten Hafenmobilkran LHM 800 zum ersten Mal aus.



Modell-6-Hafenmobilkrane in Chile

Die Containerkrane auf dem Weg nach St. Petersburg



CONTAINERKRANE FÜR ST. PETERSBURG: Das Fenix Container-Terminal hat vier Ship-To-Shore-Krane (STS) für den Hafen Bronka in St. Petersburg geordert. Gefertigt wurden die Containerverladebrücken bei Liebherr in Irland, montiert in Rostock. Derzeit werden die über die Ostsee nach Russland verschifft. Pat O'Leary, Geschäftsführer für Liebherr Containerkrane, gibt zu Protokoll: „Liebherr ist stolz, Partner bei diesem wichtigen Projekt zu sein. Wir fertigen in unserem irischen Werk seit 1958 Containerkrane. Unsere ersten Krane gingen damals nach Russland; seitdem haben wir sowohl STS- als auch RTG-Krane querbeet an Häfen in ganz Russland geliefert.“