

18. April 2012

STAHL CraneSystems GmbH  
Daimlerstraße 6  
74653 Künzelsau

Ansprechpartner für Fragen zum Inhalt:  
Heike Metzger  
Fon +49 7940 128-2388  
Fax +49 7940 128-2300  
heike.metzger@stahlcranes.com  
www.stahlcranes.com

Autor:  
Dipl.-Ing. Jan Petersen  
VISUELL Studio für Kommunikation  
Fon +49 711 64868-0  
jan.petersen@visuell.de

## **Jungfernfahrt an der Mosel**

### **Kranbauer Brunnhuber probt für den Ernstfall**

Von der tief stehenden Sonne angestrahlt hebt sich der gelbe Portalkran besonders gut vom tiefdunklen Gewitterhimmel ab. Nur drei Tage hat die Montage gedauert, vom Wasser aus, per Schiffskran. Zwei weitere Tage benötigten die Elektriker für die Einstellungen und die Inbetriebnahme. Jetzt steht der Kran da, fertig, betriebsbereit, mit Blick auf die gemächlich dahinfließende Mosel. Nur Hartmut Bargmann, der im Auftrag des Wasser- und Schifffahrtsamtes Koblenz den Kran bestellt hat, mag sich nicht so recht freuen. Morgen schon soll der Kran wieder demontiert werden. So steht es auf dem Plan.

„Um ehrlich zu sein: Ich wünsche mir, dass wir den Kran nicht für Notfälle nutzen müssen“, sagt der Maschinenbauingenieur. Hartmut Bargmann arbeitet beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Koblenz und ist für den Betrieb und die Unterhaltung der maschinentechnischen Anlagen der Schleusen zuständig. In Bruttig-Fankel, 50 Kilometer moselaufwärts von Koblenz, wird seit 2007 eine zweite Schleusenkammer gebaut. 2012 soll sie ihren Betrieb aufnehmen. „Der Kran ist ein Notstandsgerät“, erklärt Hartmut Bargmann. „Er ist nur für Instandsetzungsarbeiten am Untertor der alten Schleuse gedacht, zum Beispiel wenn ein Schiff havariert, das Schleusenuntertor anfährt und dieses dadurch nicht mehr betriebsbereit wäre. Bislang haben wir dafür einen Autokran geholt. Aber durch den Bau der neuen Schleusenkammer und der damit entstandenen Mittelmole können wir das Unterhaupt der alten Schleuse jetzt nicht mehr per Autokran erreichen.“ Da größere Wartungsarbeiten an den Schleusentoren nur alle paar Jahre anstehen und Schiffsunfälle in der Schleuse die Ausnahme sind, soll der Kran in einer Lagerhalle 15 Kilometer flussabwärts eingelagert werden.

Ein Portalkran mit 50 Tonnen Traglast, der komplett zerlegbar ist, per Schiff transportiert und montiert werden kann und der auch nach mehreren Monaten Lagerung binnen 48 Stunden aufgebaut und einsatzfähig ist – das war auch für die Ingenieure von Brunnhuber Kran eine Herausforderung. „Für gewöhnlich bauen wir ja größere Krane“, sagt Reiner Frick, Vertriebsingenieur von Brunnhuber. Das Unternehmen aus Augsburg ist Spezialist

## Pressemitteilung | Press Release

für Sonderkrane, bevorzugt im Kraftwerksbereich, nicht selten mit Traglasten im dreistelligen Tonnenbereich. „Aber dieser Kran war ziemlich anspruchsvoll“, gibt Frick gerne zu. „Die größte Anforderung bei diesem Projekt war der vorhandene Schiffskran, der nur 6 Tonnen heben kann. Keines der Kranteile durfte dieses Gewicht überschreiten und auch jetzt bei der Montage war der Schiffskran mit seiner Leistung am Anschlag.“ Doch der Probeaufbau verlief reibungslos und komplett vom Wasser aus ohne zusätzliche Hubarbeitsbühnen – genau so, wie es das spezielle Montagekonzept von Brunnhuber vorsieht.

Das 50-Tonnen-Hubwerk lieferte STAHL CraneSystems aus Künzelsau. „Der Seilzug AS 7 eignet sich dank seiner kompakten Abmessungen und seiner robusten Bauweise optimal für den Einsatz auf dem Schleusenkran“, erklärt Reiner Frick. Dank durchgängig steckbarer elektrischer Verbindungen war auch der Anschluss der Elektrik reine Formsache – neben einer ausführlichen, fotografisch belegten Montagedokumentation ein wichtiges Detail, um den Kran im Notfall schnell wieder in Betrieb nehmen zu können.

Der Kran verfügt über eine Reihe von Sonderausstattungen für den Außenbereich: Schutzgehäuse für das Hubwerk, spezielle Beleuchtung und Schaltkästen in Edelstahlausführung. Stillstandheizungen sollen verhindern, dass während der langen Lagerung Schäden durch Kälte oder Feuchtigkeit entstehen. Fahrwerke mit Frequenzumrichtern erlauben besonders sanftes Anfahren und Anhalten – wenn es dann doch einmal zu einem Einsatz kommt. „Eigentlich ist der Kran zum Einlagern viel zu schade. Da alle Schleusen an der Mosel auf eine Breite von 12,80 Metern genormt sind, können wir den Kran theoretisch auch an anderen Schleusen einsetzen“, meint Hartmut Bargmann und denkt dabei schon an 2012, wenn der Umbau der Schleuse in Trier beginnt. Und vielleicht bleibt der Kran in Bruttig-Fankel auch erst einmal stehen, bis er andernorts gebraucht wird, wer weiß?

### Bildmaterial:



Der fertig montierte Portalkran am unteren Schleusentor. Zeitgleich mit der Montage des Krans finden Wartungsarbeiten am Schleusentor statt.

Pressemitteilung | Press Release



## Pressemitteilung | Press Release



Reiner Frick, Vertriebsingenieur der Firma Brunnhuber und Thomas Kraus, Leiter des Support Centers von STAHL CraneSystems, bei der Inbetriebnahme.



Der Seilzug AS 7 von STAHL CraneSystems befindet sich unter einem Schutzdach. Die Laufkatze ist über eine Wartungsbrücke gut zu erreichen.