

Wenn's im Hafen brummt

Was macht im Hafen mobil? Neue Reachstacker, Hafenmobilkrane und Konsorten sorgen dafür. **Kran & Bühne** stellt sie vor.

Auch wenn nicht jeder Hafen brummt – Stichwort: Jade-Weser-Port – und der Güterumschlag 2012 einen Dämpfer hinnehmen musste, dieses Jahr wächst Deutschlands größter Hafen wieder deutlich: Der Hafen Hamburg erwartet einen Gesamtumschlag von rund 136 Millionen Tonnen (+ 4 Prozent) und rechnet im Containerumschlag mit etwa 9,1 Millionen TEU, also + 3 Prozent. Welches Equipment im Hafen zur Verfügung steht, entscheidet natürlich mit über die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit.

Im Vordergrund der derzeitigen Entwicklungen für das maritime Segment stehen drei

Was für ein TEU?

TEU steht für „Twenty-foot Equivalent Unit“ (20-Fuß-ISO-Container) und ist eine international standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Größen. Damit können auch die Ladekapazität von Schiffen und der Umschlag von Containern in Terminals beschrieben werden. 20 Fuß sind exakt 6,058 Meter.

Kran & Bühne

Dinge: die zunehmende Größe, die Nachhaltigkeit sowie die Kostenfrage. „Die Größe der Schiffe ist in den vergangenen Jahren aus ökonomischen und ökologischen Gründen stetig und rasant gewachsen. So lief vor rund einem Jahr das damals größte Containerschiff mit einer Kapazität von 16.000 TEU aus. Und inzwischen wurde bereits das erste 18.000-TEU-Schiff gefeiert. Dementsprechend ergeben sich auch neue Anforderungen für Hafenmobilkrane“, resümiert



Mammoets MTC15 ist ein 600-Tonnen Kran

Hans-Jörg Schwärzler, zuständig fürs Marketing maritimer Krane bei Liebherr in Nenzing. „Wir erleben bereits einen Trend hin zu immer größeren Geräten.“ Die Palette umfasst Hafenmobilkrane wie den kleinen LHM 120 mit 42

Tonnen bis hin zum großen LHM 600 mit 208 Tonnen Tragkraft, der sich gut für Super-Post-Panamax-Schiffe eignet. Allein in den letzten fünf Jahren hat Liebherr fünf neue Modelle auf den Markt gebracht und immer

wieder Innovationen wie zuletzt die ‚Noise-Control Initiative‘ zur Lärmreduzierung der Geräte.

Der Lohn: 2012 war das beste Jahr für Liebherr's Hafenkrane überhaupt. Dieses Jahr soll auch zu einem der besten in der knapp 40-jährigen Geschichte werden. Und als Innovation wurde jüngst ein einzigartiger Kombi-Kran ausgeliefert. Der ‚TCC 14000-400 D Litronic‘ ist teils Hafenmobil-, teils Offshorekran. Als Offshorekran hebt er 400 Tonnen auf 21 Metern. Die Neuheit soll im aserbaidschanischen Baku Bohrseln zusammenbauen.

Gottwald seinerseits, nun als Terex Port Solutions (TPS) firmierend, ist nicht untätig gewesen. Jüngster ►►



Reife(n) Leistung

Der indische Reifenhersteller BKT baut sein Sortiment aus: Neu im Programm ist der ‚Container King‘, speziell zugeschnitten auf Reachstacker und Fahrzeuge zum Containerumschlag. Er weist ein besonderes Laufflächendesign und einen breiten Zenitbereich auf. Die Kombination aus extrem verschleißfester Mischung und einem guten Land-See-Verhältnisses (voll/leer) versprechen lange Nutzungsdauer. Aktuell in der Größe 18.00-25 erhältlich.

Kran & Bühne

◀ Neuzugang der Palette ist der Hafenkran, Modell 5. Der diesel-elektrische Kran bietet eine maximale Traglast von 125 Tonnen verbunden mit einer starken Traglastkurve, einer Ausladung von bis zu 51 Metern und Hubgeschwindigkeiten bis maximal 120 m/min. Er schließt die Lücke zwischen den Modellen 4 und 6 und komplettiert die sogenannte mittlere Kranfamilie. Die Geometrie von Modell 5 ist so gestaltet, dass es Containerschiffe bis zur 17. Reihe (Post-Panamax-Klasse) bedienen kann. Neu und auffällig ist die Lackierung: Modell 5 ist der erste neue Hafenkran von Gottwald, der die bekannten Terex-Farben Weiß und Grau trägt. Im Frühjahr hatte der Hersteller einen Meilenstein erreicht: Da wurde der 1.500ste Gottwald-Hafenmobilkran ausgeliefert. Das Jubiläumsstück ist ab Werk mit einer völlig neuartigen, geeichten und im kommerziellen Betrieb befindlichen Waage ausgerüstet. Dieses System ermöglicht dem Kranbetreiber, die Umschlagmengen wertvoller Schüttgüter besonders genau zu erfassen und kaufmännisch abzurechnen. Auf solche „smarte Features“ will TPS verstärkt setzen.

Den maritimen Markt betritt auch Mammoet. Der internationale Schwerlastlogistiker lässt



Liebherr TCC 14000-400 kann auch von einer Barge aus agieren

mit dem MTC15 einen 600-Tonner vom Stapel, der ein maximales Lastmoment von 15.000 mt aufweist. Die Buchstaben MTC stehen dabei für ‚Mobile Terminal Crane‘. Sollte man sagen: Hafenmobilkran? Oder etwa: Mobilkran für Containerterminals? Dafür ist er zumindest gemacht und gedacht. Mit dem MTC lasse sich jeder Hafen in ein Schwerlast-Terminal verwandeln; dabei sei der Kran für seine Kapazität günstig zu betreiben, erläutert das Unternehmen. Die genannten 600 Tonnen hebt er auf 25

Meter Radius. 25 ist auch die Zahl an Containern, die für seinen Transport benötigt werden.

Im Hafen – nicht nur an der Kaikante – sorgen unter anderem

Auf der TOC 2013 in Rotterdam hat Kalmar den ersten Reachstacker seiner neuen G-Generation präsentiert. Das „G“ steht für den schönen Namen Gloria. Gestartet hatte Kalmar die laut eigenem Bekunden „erfolgreichste Reachstacker-Baureihe der Welt“ im Jahr 1985. In der fünften Generation wurde die Reihe um vier Typen im Container- und um drei Modelle im Intermodalhandling erweitert. Personenschutz- und Rückfahralarmsysteme sind nun Standard. Ganz neu ist die Kabine mit umlaufendem Scheibenwischer und verbessertem Sichtfeld sowie seitlich neigbarem Lenkrad. Im rechten Blickfeld des Bedieners befindet sich nun ein großes LCD-Farbdisplay, das Auskunft über sämtliche Maschinendaten, Füllstände und Wartungsmeldungen in Landessprache signalisiert. Gloria packt 45 Tonnen



Das Modell 5 von Terex beim Containerhandling



Die neue Reachstacker-Generation von Kalmar heißt Gloria

Reachstacker für reibungslose Abläufe, wennesumdenTransport von Containern geht. Terex ist da mit umfangreicher Palette am Start, während Liebherr unverändert ein Modell im Angebot hat. Hyster reklamiert „maximale Produktivität dank klassenbester Hubgeschwindigkeiten“ für sich und seine Reachstacker-Modelle, die bis zu 46 Tonnen bewältigen.

Traglast in der ersten Reihe bei Sechsfachstapelung. Weitere Innovationen sind drei neue Eco-Arbeitsmodi für Kraftstoffeinsparungen bis zu 20 Prozent, eine Start/Stop-Automatik und ein Reifendruck-Überwachungssystem. Außerdem hat Kalmar die Garantie der G-Serie auf zwei Jahre oder 4.000 Betriebsstunden verdoppelt.

K&B