

Vertikal days

a meeting of minds.....
for lifting equipment professionals

Haydock Park Racecourse
Wednesday **25th** & Thursday **26th** June **2008**



Vertikal Days is a two day event focusing solely on the lifting equipment industry, where professionals with an interest in Cranes, Access equipment or Telehandlers can meet with suppliers and other industry professionals as well as view the latest products and services.

For information on how to register -
visit our website **www.vertikaldays.net**
email the Vertikal Team at **info@vertikaldays.net**

Telephone: UK **+44 (0) 8707 740436** • Germany **+49 (0) 761 89786615**

www.vertikal.net

Wenn der Kondor mit dem Kaiseradler...

Wenn der **Kondor** einen Schornstein aufhebt und an seinen Platz setzt, der Bartgeier komplette Wohnräume von einem Platz zum anderen trägt und sich schließlich ein Kaiseradler mit ganzen Schiffsdecks unter sich durch sein Revier bewegt, dann handelt es sich nicht um eine Neuauflage von Alfred Hitchcocks „Die Vögel“. Es ist nur ein normaler Arbeitstag in der Meyer-Werft in Papenburg. Denn hier ist es seit mehr als 200 Jahren Tradition, alle auf dem Werftgelände eingesetzten Krane entsprechend ihrer Tragfähigkeit mit dem passenden Vogelnamen zu benennen. Diese Personalisierung von Hubgeräten ist allerdings mehr als nur eine Marotte: Sie spiegelt auch die Bedeutung der Meyerschen Kranflotte für den modernen und erfolgreichen Schiffsbau wider.

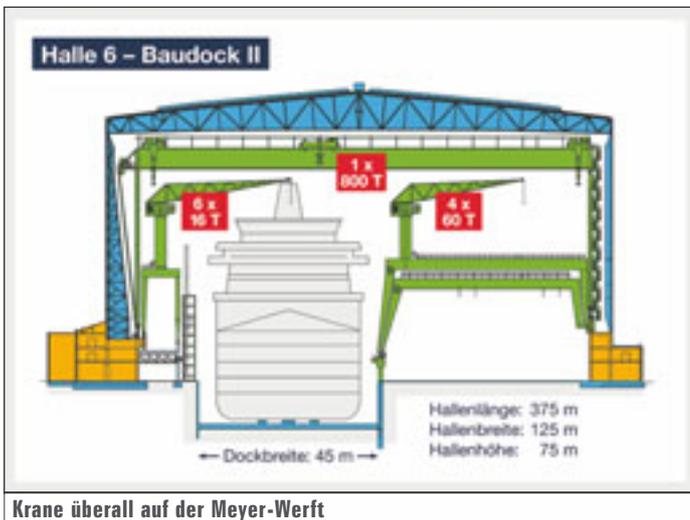
Der Schiffsbau war seit jeher eine besondere logistische Herausforderung. Das gilt ganz besonders für die Meyer-Werft, denn hier werden Luxusshippe nach dem Baukastensystem, fast wie am Fließband, gefertigt. Diese so genannte Modulbauweise bedeutet, dass die einzelnen Teile des Schiffes an völlig unterschiedlichen Stellen auf dem Werftgelände gefertigt werden und erst zu einem

Krane im Schiffsbau – eine logistische Herausforderung: Sage und schreibe 120 Krane unterstützen den Schiffsbau auf der Meyer-Werft im emsländischen Papenburg. Torsten Hansen hat sich umgesehen.

Wendemanöver: Die „upside down“ gefertigten Schiffssegmente werden gedreht



anderen trägt und sich schließlich ein Kaiseradler mit ganzen Schiffsdecks unter sich durch sein Revier bewegt, dann handelt es sich nicht um eine Neuauflage von Alfred Hitchcocks „Die Vögel“.



Krane überall auf der Meyer-Werft



Ein Bugteil für ein neues Kreuzfahrtschiff auf dem Weg zu seinem Bestimmungsort

späteren Zeitpunkt zu einem vollständigen Schiff zusammengefügt werden. Dabei erstrecken sich diese Module nicht etwa auf kleinere Teilbereiche wie Nasszellen oder Kabinen. Hier handelt es sich gleich um komplette Kabinendecks, die, bereits mit allen Ver- und Entsorgungseinrichtungen fertig ausgestattet, neben dem eigentlichen Baudock auf ihren Einbau warten.

Es leuchtet ein, dass es besonderen Gerätes bedarf, um solche Lasten sicher zu händeln. Und so tummeln sich auf dem Gelände nicht weniger als 120 prüfpflichtige Krane, drunter 65 Brückenkrane mit Traglasten von bis zu 800 Tonnen. Alleine in den beiden Dockhallen arbeiten jeweils zehn auf Brücken montierte Auslegerkrane und ein großer Brückenkran. Dabei bewegt sich die Tragfähigkeit dieser „kleinen“ Auslegerkrane zwischen zwölf und 60 Tonnen.

Diese Krane zu koordinieren ist eine Aufgabe, die nur mit Hilfe der Computertechnik bewältigt werden kann. Dennoch, wie Wilfried Krüssel, auf der Werft der „Herr aller Krane“, nachdrücklich versichert, werden alle Hebegeräte von Hand gefahren. Dass dabei jeder Kran die jeweils richtige Last hebt, dafür sorgt ein, speziell für die Werft entwickeltes elektronisches Transportleitsystem, bei dem über computerlesbare Barcodes und die in jedem Kran befindlichen Monitore genau das Teil erkannt, erfasst und transportiert werden kann, das gerade für den Bau des Schiffes benötigt wird.

Damit die Monteure beim Zusammenbau nicht ständig über Kopf arbeiten müssen, werden die einzelnen Kabinendecks „auf dem Kopf stehend“ gebaut. Bevor ein solches tonnenschweres Modul eingebaut werden kann, muss es erst einmal gedreht werden. Diese Aufgabe, bei dem ein spezieller Wenderahmen zum Einsatz kommt, übernehmen zwei Brückenkrane in einem Tandemhub.

So ist der Werftbetrieb in jeder Phase des Schiffbaus auf die Mithilfe seiner Krane angewiesen. Grund genug für die traditionelle Reverenz, die den Geräten durch ihre Namensgebung erwiesen wird. Und deshalb werden sich auch in Zukunft in den verschiedenen Hallen der Werft alle Arten von Geiern, Adlern und anderen Greifvögeln „tummeln“, solange hier Schiffe gebaut werden.